NOWOŚCI Z KONFERENCJI FAI

SAMOLOT KOMUNIKACYJNO-TRANSPORTOWY IŁ-18

NA ROZKAZ DOWÓDCY

SKRZYDLATA POLSKA

NR 17 (720) ● 25. IV. 1965 r. ● ROK XXI XXXV ● CENA ZŁ 2

Udział lotnictwa w pracach na rzecz gospodarki narodowej zwiększa się z roku na rok, tak w Polsce jak i innych państwach socjalistycznych. Na zdjęciu: Samolot An-2 w trakcie nawożenia z powietrza pól kołchozowych w ZSRR. Foto: „Ogoniok"

SESJA WYJAZDOWA ZG APRL w Krośnie

POD przewodnictwem prezesa APRL Stefana Antosiewicza odbyło się 10 kwietnia br., na sesji wyjazdowej w Krośnie nad Wisłokiem, III plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Miejscem obrad była siedziba Aeroklubu Podkarpackiego i Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Dlatego też przedstawiciele tych ośrodków oraz Lotniczych Zakładów Naprawczych podejmowali gościnnie członków ZG APRL oraz zaproszonych na to posiedzenie członków zarządów aeroklubów w Krośnie i Rzeszowie, którzy wzięli również udział w obradach, ponieważ jeden z punktów porządku dziennego przewidywał omówienie działalności Aeroklubów Rzeszowskiego i Podkarpackiego.

W czasie obrad Zarząd Główny wysłuchał sprawozdania z działalności obu aeroklubów. Złożyli je prezes Aeroklubu Rzeszowskiego — dyr. Julian Burdzel i prezes Aeroklubu Podkarpackiego — doc. Henryk Górka. W wyniku dyskusji stwierdzono znaczny postęp w pracy tych ośrodków, tak w działalności szkoleniowo-sportowej jak i polityczno-propagandowej. Szczególnie dużo starań i troski wykazały obydwa aerokluby w rozwoju kół lotniczych i w pracy z młodzieżą, co jest godne podkreślenia. Plenum stwierdziło, że widzi możliwości dalszego usprawnienia pracy tych klubów, m. in. poprzez stałe rozszerzanie i doskonalenie różnych form działalności społecznej i szkoleniowej. Zalecono aeroklubom w Rzeszowie i w Krośnie (dotyczy to zresztą wszystkich klubów w kraju) dokonanie w najbliższej przyszłości (II kwartał) bardziej szczegółowej analizy kosztów i zwracania większej uwagi na ekonomię szkolenia i działalności klubów.

Szczególnie wnikliwej analizie poddano na Plenum współdziałanie Aeroklubu Podkarpackiego z Centrum Wyszkolenia Lotniczego w nowym ustawieniu organizacyjnym. Stwierdzono, że wyniki rocznego eksperymentu nie są zachęcające, a przyczyny trudności są raczej natury subiektywnej. Nie wszystkie warunki tej współpracy zostały spełnione i nie wszystkie możliwości ku temu wykorzystane. Zarząd Główny upoważnił prezesa APRL do dokonania korekty i wprowadzenia ewentualnych zmian w ustawieniu organizacyjnym aeroklubu i CWL, m. in. poprzez opracowanie przez Biuro APRL ścisłego regulaminu obejmującego działalność obu tych jednostek; zdaniem ZG — powinno to unormować sytuację w Krośnie oraz poprawić i zacieśnić współpracę Aeroklubu z CWL-em.

Omawiając w kolejnym punkcie porządku obrad plan potrzeb w zakresie napraw sprzętu, członkowie Zarządu Głównego i zaproszeni goście zwiedzili przy okazji Lotnicze Zakłady Naprawcze APRL w Krośnie i zapoznali się z ich działalnością, co niewątpliwie wpłynęło na bardziej wnikliwe przeanalizowanie zagadnienia. III Plenum ustaliło właśnie potrzeby remontowe sprzętu lotniczego i naziemnego APRL na lata 1965—1970 i dalsze, omówiło kierunki i możliwości ich realizacji oraz przyjęło pewne wnioski w zakresie modernizacji i ewentualnej rozbudowy własnej bazy remontowo-budowlanej.

Do innych spraw, omawianych na sesji wyjazdowej w Krośnie, należały postulaty Komisji Balonowej APRL, referowane przez jej przewodniczącego inż. Zbigniewa Burzyńskiego. Zarząd Główny zatwierdził z poprawkami program działalności balonowej na 1965 r. oraz przychylnie ustosunkował się do niektórych postulatów Komisji, stwierdzając jednocześnie, iż główny ciężar działalności w tej dziedzinie sportu powinien spoczywać na sekcjach balonowych w 4 naszych klubach. Te aerokluby powinny rozwijać ten piękny sport z dochodów własnych, właśnie z imprez balonowych. Nie znaczy to wcale, aby APRL nie chciał zajmować się sportem balonowym centralnie. Przeciwnie, w miarę środków będzie przeznaczał pewne sumy na ten cel. W czasie obrad podkreślono przy tym szczególnie mocno, iż obecnie nie ma u nas w kraju warunków na zorganizowanie międzynarodowych zawodów balonowych o większym zasięgu.

Tradycyjne „sprawy różne" wyczerpały porządek obrad III plenarnego posiedzenia Zarządu Głównego APRL w Krośnie. Gospodarze umożliwili gościom następnego dnia (w niedzielę) poznanie niektórych atrakcji turystycznych i przemysłowych Bieszczad. (ika)

DWUDZIESTOLECIE Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. gen. Walerego Wróblewskiego w Oleśnicy

W dniach 10 — 11 kwietnia br. Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych im. gen. Walerego Wróblewskiego w Oleśnicy obchodziła swoje dwudziestolecie.

Dwudniowe obchody rozpoczęła uroczysta sesja z udziałem całego stanu osobowego szkoły, na którą przybył zastępca Głównego Inspektora Lotnictwa do spraw politycznych płk Mieczysław Puteczny. W sesji wzięli m. in. także udział wyżsi oficerowie Inspektoratu Lotnictwa, przedstawiciele WAT, weterani i dawni absolwenci TOSWL, przedstawiciele miejscowych władz partyjnych i administracyjnych oraz delegaci zakładów przemysłowych i wsi, z którymi szkoła współpracuje; przybyli delegaci szkół lotniczych oraz innych jednostek wojskowych.

Referat okolicznościowy wygłosił komendant TOSWL płk dypl. Kazimierz Burczak. Serdecznie życzenia i gratulacje dla szkoły z okazji pięknego jubileuszu złożył płk Puteczny, wskazując na wielkie znaczenie szkoły w Oleśnicy w systemie szkolenia lotniczego. TOSWL cieszy się wielką sympatią wśród ludności cywilnej i legitymuje się niemałym wkładem pracy społecznej na rzecz miasta i powiatu oleśnickiego. W części artystycznej wystąpił zespół estradowy Śląskiego Okręgu Wojskowego.

W czasie dwudniowych uroczystości jubileuszowych zaproszeni goście zwiedzili szkołę, odbyło się spotkanie weteranów TOSWL i gości, wspólny żołnierski obiad oraz wieczorek dla podchorążych.

IV OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI RAKIET W KRAKOWIE

Wiceminister Herok (pierwszy z lewej) i mgr Książek z zainteresowaniem oglądali prace modelarzy rakietowych z APRL.

Foto: St. Jaśko

W dniach 8—11 kwietnia odbyły się w Krakowie IV Ogólnopolskie Zawody Modeli Rakiet. W zawodach uczestniczyło 80 zawodników zrzeszonych w aeroklubach regionalnych oraz 6-osobowa ekipa z Czechosłowacji. Zespołowo zwyciężyli koledzy z CSRS wynikiem 1413 pkt, przed Aeroklubem Pomorskim 507 pkt i Aeroklubem Szczecińskim — 317 pkt. Indywidualnie, w grupie juniorów, zwyciężył Bajda z Krakowa, osiągając identyczny wynik z Niedzielskim ze Szczecina — 188 m wysokości lotu. W grupie seniorów w kategorii A zwyciężył Czechosłowak Drbal (351 m), przed Czernakiem z Aeroklubu Podhalańskiego (336 m). W grupie seniorów kat. B najlepszy był wynik Czechosłowaka Saffka 512 m. Z Polaków najlepszy wynik uzyskał model Wilczewskiego z Gdańska (VII miejsce), osiągając 292 m. Również i w kategorii rakietoplanów sukcesy odnieśli Czechosłowacy, a najlepszy wynik uzyskał model Drbala — 2 minuty 03 sekundy.

11 kwietnia w ramach obchodu Dnia Kosmonauty Radzieckiego, na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego odbyło się spotkanie modelarzy APRL, LOK i ZHP w konkurencji małych rakiet. Harcerze ponadto popisywali się modelami balonów i latawców. Spotkanie najmłodszych rakietników uświetnili swą obecnością m. in. wiceminister Oświaty Ferdynand Herok, płk Antoni Aponowicz — wiceprezes ZG LOK, sekretarz ZG TPPR mgr Tadeusz Książek oraz zaproszeni goście z lotnictwa cywilnego i wojskowego. (el)

W SKRÓCIE

Z OKAZJI Dnia Kosmonauty Radzieckiego odbył się w sali warszawskiego Klubu TPPR uroczysty wieczór. Wypełniły go 2 barwne filmy radzieckie o Titowie i jego przygotowaniach do lotu kosmicznego oraz film fantastyczno-naukowy pt. „Droga do gwiazd". Prelekcję na temat historii lotów kosmicznych wygłosił wiceprezes warszawskiego zarządu PTA — red. K. Boruń. W części artystycznej występowali aktorzy scen warszawskich.

*

NA LOTNISKU Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy odbyło się 4 kwietnia br oficjalne otwarcie tegorocznego sezonu lotniczego.

*

AEROKLUB Białostocki podsumował swą działalność za ubiegły rok na walnym zebraniu sprawozdawczym klubu w dniu 4 kwietnia br. W 1964 r. szybownicy białostoccy przelecieli 15 tys. km, z tego 9 700 km po trasach zamkniętych; spadochroniarze wykonali w tym okresie 310 skoków. Aeroklub posiada obecnie 29 kół lotniczych, skupiających 750 członków.

*

ZARZĄD Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie przedłużył umowę o współpracy z Chorągwią Warmińsko-Mazurską, w ramach której to umowy aeroklub zobowiązał się m. in. przeszkolić na kursach lotniczych grupę harcerzy.

*

SZEF techniczny Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach, 61- letni Augustyn Gwizdała, obchodził niedawno 40-lecie pracy zawodowej w lotnictwie. Zasłużonemu Jubilatowi serdecznie gratulujemy.

*

PILOCI samolotowi Aeroklubu Grudziądzkiego wylatali w ub. r. 1 367 godzin, a szybownicy — 824 godziny. Ci ostatni przelecieli 4 480 km, w tym 3 101 km po trasach zamkniętych.

*

DNIA 14 kwietnia br odbyło się kolejne zebranie Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL, na którym między innymi przedyskutowano regulamin Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" jak również regulamin Spadochronowych Mistrzostw Polski, które odbędą się we wrześniu br we Wrocławiu. (m)

*

NA POŁKACH księgarskich ukazała się książka Władysława Kisielewskiego pt. „Dywizjon Ziemi Śląskiej nr 304". Jest to opowieść o losach Dywizjonu Śląskiego walczącego podczas ostatniej wojny w Anglii. Książka ukazała się nakładem Wydawnictwa „Śląsk" w Katowicach. Str. 241, cena 18 zł. (m)

*

NA ZAPROSZENIE Ministra Przemysłu Ciężkiego przybył do Polski wybitny radziecki konstruktor śmigłowców — prof. dr Michaił Mil wraz z grupą specjalistów.

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

Zgodnie z przyjętym zwyczajem towarzystwa lotnicze zmieniają rozkład lotów dwa razy w roku. Zimowy rozkład obowiązuje od 1 listopada do końca marca następnego roku, a rozkład letni od 1 kwietnia do 31 października każdego roku.

Co przynosi letni zagraniczny rozkład PLL LOT?

Wprowadza dwa nowe połączenia — pierwsze Warszawa—Zagrzeb—Rzym raz w tygodniu w środę, niezależnie od połączenia z Rzymem przez Wiedeń w niedzielę, drugie z dniem 3 lipca, połączenie z Helsinkami — raz w tygodniu w soboty. Tak więc Warszawa będzie miała dwa połączenia ze Sztokholmem, ponieważ połączenie z Finlandią będzie przebiegać właśnie przez Sztokholm.

Letni rozkład lotów wznawia połączenie Warszawy przez Amsterdam do Londynu trzy razy w tygodniu. Wprowadza się bezpośrednie połączenie Warszawy z Belgradem samolotem „Viscount 804", obok dwóch istniejących połączeń przez Budapeszt. Dwa razy w tygodniu IŁ-18 będzie startował z Warszawy przez Bukareszt do Sofii, a raz w tygodniu IŁ-14 łączy Warszawę z Sofią, przez Budapeszt.

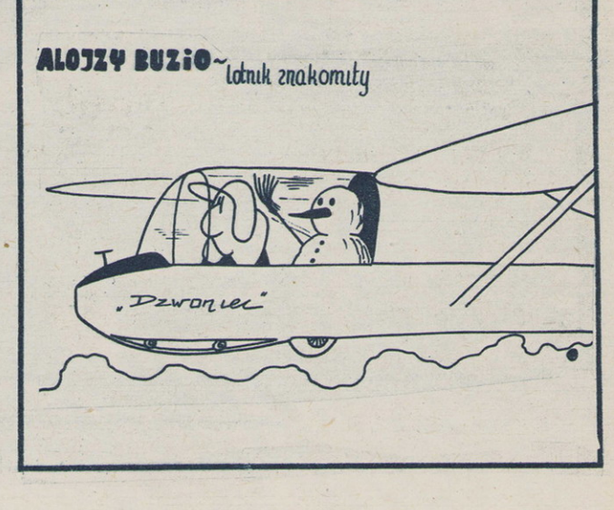
Dla uzyskania dogodnych połączeń transatlantyckich wprowadzono wcześniejsze odloty z Warszawy, między innymi do Londynu, Paryża i Kopenhagi.

* * *

W Bukareszcie w połowie kwietnia zakończyła się kolejna konferencja przedstawicieli towarzystw lotniczych 6-poolu tj. Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Polski, Rumunii i Węgier. (KOB)

SPOTKANIE RADIOMODELARZY W POZNANIU

W POZNANIU odbyło się w dniach 1 — 3 kwietnia br doroczne ogólnopolskie spotkanie radiomodelarzy zorganizowane przez Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju. W spotkaniu wzięło udział około 50 uczestników. Był też zaproszony inż. Janusz Wojciechowski, autor szeregu książek o zdalnym kierowaniu modeli wydanych przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Na zakończenie spotkania odbyły się egzaminy. Przewodniczącym Komisji techniczno-egzaminacyjnej Polskiego Związku Krótkofalowców był prof. dr inż. Zdzisław Kachlicki. Wśród uczestników spotkania przeważała młodzież, skierowana tutaj przez szkoły przyzakładowe ze stoczni, hut i fabryk. (w)



SILNIEJSZA NIŻ STAL

Są rocznice, które obchodzi się niejako tradycyjnie, niemal z przyzwyczajenia. Są jednak i takie, które nie mieszczą się w tych ramach. Są one wynikiem nie potrzeby chwili, a odbiciem lekcji wyciągniętej z historii, odbiciem racji narodu skazywanego uprzednio na polityczne klęski, walczącego — gdy był do tego zmuszony — w osamotnieniu, opuszczony przez „przyjaciół", dla których w rzeczywistości bywał pionkiem na szachownicy politycznych rozgrywek. Ponieważ z racji położenia geograficznego w Europie nasz kraj nie mógł być tylko kibicem rozgrywek, jego ziemie stawały się często śmiertelnym poligonem.

Taką rocznicą, będącą rzeczywistym symbolem zerwania naszego narodu ze smutną przeszłością, jest dwudziestolecie Układu o Przyjaźni, Pomocy Wzajemnej i Współpracy Powojennej między Polską i Związkiem Radzieckim.

Nieczęsto zdarza się, a szczególnie w Polsce, aby racja stanu splatała się tak nierozerwalnie z najżywotniejszymi interesami narodu i kraju, jak w przypadku Układu z 21 kwietnia 1945 r. Jego znaczenie dla interesów Polski i narodu polskiego jest wielorakie. Układ ten od pierwszej chwili zrywał raz na zawsze z polityką kupczenia Polską zależnie od aktualnych interesów mocarstw zachodnich, za co zawsze płacił najwyższą cenę naród polski. Pomagał otrząsnąć się z klęski wojennej, stwarzał realną wizję przyśpieszenia odbudowy, a następnie rozbudowy całej gospodarki narodowej. Był układem o przyjaźni, rodzącej się między narodami Polski i Rosji już przed dziesiątkami lat. W imię tej przyjaźni ginęli bądź szli na zsyłkę szlachetni zapaleńcy, rosyjscy dekabryści, którzy już w początkach XIX wieku na swoich sztandarach wypisali hasła „Za naszą i Waszą wolność". Ta przyjaźń rozwijała się w późniejszych latach, kiedy rewolucjoniści Polski i Rosji ramię w ramię prowadzili wspólną walkę z caratem. Cementowała się na barykadach Petersburga i Moskwy w pamiętnych dniach Wielkiego Października. Rewolucjoniści Polski i Rosji w dniach Wielkiej Rewolucji Październikowej walczyli wtedy nie tylko o obalenie starego, znienawidzonego reżymu. Walczyli o prawa, które potem stały się zawołaniem ludów na wszystkich kontynentach, prawa do likwidacji nędzy i ucisku, głodu, ciemnoty i zacofania, o władzę ludu dla ludu.

Radziecki kosmonauta Walery Bykowski bawił z wizytą w Polsce, serdecznie i po bratersku witany przez całe społeczeństwo. Na zdjęciu: Walery Bykowski z żoną goszczeni przez polskich podchorążych. Foto: WAF

Tę przyjaźń przypieczętowały w czasie II wojny światowej mogiły żołnierzy I Armii Wojska Polskiego rozsiane na polach Białorusi, mogiły bojowników Polski podziemnej z lasów Kielecczyzny, Lubelszczyzny i innych oraz setki tysięcy mogił żołnierzy radzieckich między Bugiem i Odrą, Bałtykiem i Karpatami. Jest więc ta nasza przyjaźń niewzruszona, bo podwaliny ma trwalsze niż spiż.

Układ sprzed 20 lat mówił o pomocy wzajemnej i współpracy. W ślad za idącymi jak burza armiami radzieckimi i polskimi ciągnęły pojazdy z mąką, cukrem, mydłem i innymi produktami, których nazwy brzmią dziś tak żenująco prosto, a wtedy stanowiły przecież wartość nieledwie niewymierną. Szły przecież z kraju również zniszczonego, w którym nie stanowiły one wtedy nadwyżek towarowych. Kto z nas dziś dojdzie, ilu robotników i kołchoźników i przez jak długi czas, otrzymywało przez to zmniejszone racje. To jeszcze nie była pomoc wzajemna, to była po prostu pomoc. Ale współpraca już wtedy była. W ślad za Zacharowem, który rozminowawszy warszawski dom i powiadomiwszy (na piśmie) świat, że pomaszerował dalej, na Berlin — z Moskwy, Kijowa, Mińska, Leningradu, Taszkientu i innych miast przyszli inżynierowie i technicy, którzy wspólnie z nami odbudowywali fabryki, uruchamiali wodociągi, radiostacje i elektrownie. Ta pomoc, ta współpraca, choć zmieniły potem formę, choć dostosowały się do wymogów narzuconych przez burzliwe tempo rozwoju naszych krajów, pozostały takimi, jak w swoich początkach, braterskimi.

Dziś silna ekonomicznie Polska jest jednym z poważniejszych partnerów handlowych Związku Radzieckiego. W zamian za dostawy maszyn i urządzeń ze Związku Radzieckiego jesteśmy w stanie płacić już nie tylko tradycyjnym węglem, ale również maszynami, urządzeniami, a nawet całymi zakładami przemysłowymi, jak np. fabryki chemiczne, cukrownie i inne. Rozwija się nadal i daje konkretne efekty współpraca w dziedzinie wymiany dokumentacji technicznej, wymiany specjalistów, którzy uzupełniają swoje kwalifikacje poprzez zapoznawanie się z różnymi rozwiązaniami technicznymi i technologicznymi zakładów i fabryk. Współpraca między Polską i Związkiem Radzieckim objęła wszystkie dziedziny naszego życia gospodarczego i kulturalnego.

Wszystkim wiadomo, że (jeżeli chcemy tu na pomoc wezwać cyfry), spośród 280 wielkich zakładów, zbudowanych względnie zrekonstruowanych przy pomocy ZSRR, 80 otrzymało ze Związku Radzieckiego kompletne wyposażenie. Polska, oprócz wspomnianych wyżej urządzeń, eksportuje do ZSRR parowozy (ponad 1600 sztuk), wagony towarowe i osobowe (ponad 25 tys. sztuk), statki pełnomorskie (około 300).

Współpraca w dziedzinie kulturalnej obejmuje przekłady literatury, poezji, dramaturgii twórców rosyjskich i radzieckich na język polski, a autorów polskich na język rosyjski. Czołowe dzieła kinematografii radzieckiej cieszą się niesłabnącym powodzeniem na naszych ekranach, podobnie jak polskie filmy na ekranach kin radzieckich. Nie będzie truizmem stwierdzenie, że nie ma takiej dziedziny naszego życia kulturalnego, która nie byłaby objęta sferą kontaktów ze stroną radziecką. Nie można przy tym nie wspomnieć o Towarzystwie Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, które w granicach swoich możliwości stara się, aby z każdym dniem rozwijać i rozszerzać zakres kontaktów ze Związkiem Radzieckim, popularyzować jego osiągnięcia we wszystkich dziedzinach życia wśród szerokich rzesz społeczeństwa polskiego, a poprzez ścisłą współpracę z Towarzystwem Przyjaźni Radziecko-Polskiej propagować wśród społeczeństwa radzieckiego osiągnięcia Polski Ludowej w okresie XX-lecia. Podobnie jak we wszystkich dziedzinach, tak i w dziedzinie lotnictwa wzajemna pomoc i współpraca datuje się od tych pierwszych dni, kiedy na ziemi radzieckiej kandydaci na polskich pilotów zdobywali wiedzę i szkolili się, pod okiem radzieckich instruktorów, na radzieckich samolotach. Przyjaźń tę umocniły wspólne boje powietrzne przeciw lotnictwu hitlerowskiemu. Dziś na polskich liniach powietrznych latają radzieckie samoloty w PLL „LOT". Polscy i radzieccy piloci sportowi w szlachetnym współzawodnictwie wspólnie sięgają po zaszczytne miano najlepszych. Wspólnie też strzegą polskiego nieba, które oby zawsze pozostało czyste.

STANISŁAW WIŚNIEWSKI
Kierownik Działu Zagranicznego
Zarządu Głównego TPPR

● **21.IV.1945.** Układ o przyjaźni, pomocy wzajemnej i współpracy powojennej między Polską a Związkiem Radzieckim.

● **13.X.1945.** Zawarcie umowy z przedstawicielstwem handlowym ZSRR w Polsce w sprawie nabycia przez PLL LOT 20 samolotów Li-2 wraz z 60 zapasowymi silnikami i częściami zamiennymi.

● **III.1946.** Podpisanie umowy lotniczej polsko-radzieckiej. Związek Radziecki zobowiązał się dostarczyć Polsce wszelkiej możliwej pomocy w dziedzinie lotnictwa.

● **IX.1947.** Ambasada ZSRR w Polsce przekazała Zarządowi Głównemu Ligi Lotniczej spadochrony — dar Osowiachimu dla Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.

● **12—18.II.1955.** W Warszawie odbyły się rokowania między delegacjami rządowymi PRL i ZSRR w sprawie komunikacji lotniczej między Polską a Związkiem Radzieckim. W wyniku rokowań podpisana została umowa ustanawiająca między Warszawą a Moskwą regularną komunikację lotnicza, obsługiwaną przez polskie i radzieckie samoloty.

● **5.V.1957.** Grupowy (10 pilotów) przelot szybowników Aeroklubu Warszawskiego do ZSRR (Orsza — Smoleńsk).

● **22.II.1958.** W ambasadzie PRL w Moskwie odbyło się uroczyste wreczenie wysokich odznaczeń polskich specjalistom radzieckim, za pomoc w rozbudowie polskiego lotnictwa cywilnego.

● **1958.** Rozpoczęto w Polsce produkcję seryjną, z licencji radzieckiej, samolotu Jak-12 M.

● **27.XII.1960.** W Warszawie otwarto biuro informacyjne radzieckich linii lotniczych „Aerofłot".

● **23.III.1961.** Na lotnisko Okęcie w Warszawie przyleciały trzy samoloty turbośmigłowe Ił-18, zakupione przez PLL LOT w Związku Radzieckim.

● **VI.1961.** Przy Zarządzie Głównym TPPR w Warszawie powstał Klub imienia Pierwszego Kosmonauty.

● **20—22.VII.1961.** Na zaproszenie Rządu PRL przebywał z wizytą w Polsce pierwszy kosmonauta świata — mjr Jurij Gagarin.

WYNIKI VII CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Ogółem punktów	Rozegrano konkurencji
1	Wojciech Soleżyński	Wrocław	421,95	4
2	Janusz Wadlewski	Łódź	352,60	4
3	Roman Wojak	Toruń	345,00	4
4	Sylwester Jakubowski	Inowrocław	341,85	4
5	Jerzy Dudek	Krosno	340,55	4
6	Krzysztof Gonera	Łódź	331,70	4
7	Józef Stelmaszyk	Krosno	329,45	4
8	Zbigniew Frankowski	Poznań	326,95	4
9	Jerzy Ograbek	Poznań	326,60	4
10	Edward Kulesza	Katowice	326,50	4
11	Wojciech Przybyłowicz	Poznań	323,75	4
12	Edmund Janowski	Toruń	319,50	4
13	Andrzej Kiryluk	Gdańsk	317,81	4
14	Ryszard Adach	Lublin	316,48	4
15	Andrzej Warkiewicz	Częstochowa	315,25	4
16	Jan Wrodarczyk	Katowice	313,85	4
17	Marian Sylwańczyk	Gdańsk	312,40	4
18	Marian Jaxa-Rożen	Wrocław	311,10	4
19	Andrzej Kowalski	Bydgoszcz	309,00	4
20	Ludwik Piasecki	Bydgoszcz	307,50	4
21	Tadeusz Frołow	Gdańsk	306,75	4
22	Stefan Grabski	Gdańsk	304,20	4
23	Zbigniew Włodkowski	Włocławek	300,60	3
24	Zbigniew Weber	Wrocław	288,30	4
25	Stanisław Maciejewski	Zielona Góra	257,40	3
26	Andrzej Kolatorski	Poznań	256,25	3
27	Henryk Sulik	Słupsk	248,00	3
28	Jerzy Maciejewski	Słupsk	245,25	3
29	Jerzy Nadolski	Inowrocław	238,30	3
30	Henryk Rozwadowski	Lublin	235,44	3
31	Jerzy Późny	Katowice	228,70	3
32	Wiesław Pawełkiewicz	Kielce	228,40	3
33	Piotr Sowa	Katowice	228,30	3
34	Piotr Firlit	Białystok	228,10	3
35	Józef Mika	Częstochowa	227,50	3
36	Marian Zapart	Kielce	220,20	3
37	Regina Koszykowska	Gdańsk	218,65	3
38	Eligiusz Wojnarowski	Gdańsk	213,86	3
39	Zenon Brongiel	Kraków	155,60	3
40	Piotr Koseńczuk	Słupsk	150,25	2
41	Antoni Futera	Krosno	147,50	2
42	Leopold Borek	Krosno	146,75	2
43	Tadeusz Wieczorek	Krosno	144,70	2
44	Włodzimierz Chabasiński	Włocławek	137,10	2
45	Lidia Bezeg	Kraków	116,73	2
46	Tadeusz Wesołowski	Kraków	106,61	2
47	Andrzej Nitecki	Włocławek	100,45	2
48	Stanisław Chmiel	Lublin	77,50	1
49	Grzegorz Miliński	Łódź	75,50	1
50	Henryk Serda	Kraków	43,40	1

sca w tabeli wyników na dzień 15 sierpnia ub. r., wyeliminowało się spośród 54 zgłoszonych uczestników. W ten sposób wkroczyliśmy na nową drogę w przeprowadzaniu Zawodów Całorocznych, tę drogę, która zapowiada nowy okres w rozgrywaniu naszych zawodów.

Tak więc kolejne zawody mamy już za sobą. Po pierwszych informacjach na ten temat, przy niniejszym omówieniu zamieszczamy pełną listę uczestników. Zawody cieszyły się dużym zainteresowaniem i osiągnęły liczbę 50 skoczków.

W tym miejscu należy się krótkie wyjaśnienie. Otóż na starcie Całorocznych Zawodów Spadochronowych w ubiegłym roku stanęło 54 skoczków. Z tej jednak liczby dwóch zawodników nie nadesłało dokumentacji sportowej, a dwóch zostało zdyskwalifikowanych. Tym samym Komisja Sędziowska Zawodów Całorocznych sklasyfikowała ostatecznie tylko 50 zawodników.

Pięćdziesięciu wspomnianych wyżej skoczków rozegrało ogółem 156 konkurencji. Największą popularnością cieszyły się dwie konkurencje: pierwsza i piąta (1 000 m z natychmiastowym i 1 500 m z opóźnionym otwarciem na celność lądowania). W obu tych konkurencjach startowało po 42 skoczków. Drugą konkurencją (1 000 m z opóźnionym otwarciem na celność lądowania) rozegrało 38 skoczków, a ósmą (akrobację) 27 sportowców. Szóstą zaliczyło tylko 6 spadochroniarzy, a siódmą tylko jeden.

Zwycięzcą VII Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" został członek Aeroklubu Wrocławskiego **Wojciech Soleżyński**, wielokrotny rekordzista i uczestnik mistrzostw Polski. Dzięki ustanowionemu rekordowi krajowemu uzyskał on premię w wysokości 100 pkt i w ten sposób mógł z dziesiątego przesunąć się na pierwsze miejsce.

Wyjątkowo w tym roku rozpoczęcie VIII CZSpad ogłosimy równocześnie z głównymi założeniami regulaminu X Spadochronowych Mistrzostw Polski, które odbędą się w pierwszej połowie września br. we Wrocławiu. O tyle jest to słuszne, iż podobnie jak i w roku ubiegłym w ramach Zawodów Całoroczne przeprowadzone będą eliminacje do mistrzostw Polski. Ale o tych wszystkich sprawach napiszemy oddzielnie. **(m)**

Foto: Lech Zielaskowski

ZAWODY POD ZNAKIEM BIAŁEJ CZASZY

Kiedy przed siedmiu laty rozpoczynaliśmy naszą imprezę, to przede wszystkim jako jej organizatorowi chodziło nam o to, aby w ramach stałego treningu w sekcjach spadochronowych przeprowadzać Zawody Całoroczne. Cel był oczywisty: ożywić słabnącą działalność w sporcie spadochronowym oraz wprowadzić element rywalizacji wśród skoczków, tak w klasyfikacji indywidualnej jak i drużynowej.

Zwycięzca Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" Wojciech Soleżyński.

Mieliśmy nadzieję, że Zawody Całoroczne przyczynią się do wzrostu aktywności wyczynowej skoczków w aeroklubach regionalnych. Wierzyliśmy w to choćby tylko dlatego, iż wszystkie konkurencje naszych zawodów mogli skoczkowie wykonywać w ramach własnego treningu, przez co trening ten powinien być bardziej niż do tej pory przemyślany i atrakcyjny.

Pod tym właśnie kątem staraliśmy się wprowadzić jak najdalej uproszczony regulamin, aby usprawnić organizację i umożliwić najliczniejszy udział zainteresowanych sportowców spadochronowych. Szczególnie w pierwszym roku rozgrywania Całorocznych Zawodów Spadochronowych konkurencje zostały tak zestawione, aby wszystkim dać jednakowe szanse startu.

I chociaż z biegiem czasu regulamin zawodów ulegał niewielkim zmianom, to jednak jego założenia przetrwały do dnia dzisiejszego, oparły się próbie czasu równej siedmiu latom i co najważniejsze zdały egzamin praktyczny. Wynik tego egzaminu okazał się jak najbardziej zadowalający. I z tego możemy się cieszyć.

Wreszcie w ubiegłym roku regulamin przystosowany został do nowych koncepcji, z którymi nasza redakcja występowała wielokrotnie na posiedzeniu Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL. Koncepcje te doczekały się uchwały dzięki zrozumieniu ich ważności przez nowego przewodniczącego mgr. Jerzego Świątka i większości składu komisji. Aprobata tych koncepcji była jednoczesną akceptacją Zawodów Całorocznych jako jedynych eliminacji do Spadochronowych Mistrzostw Polski. Stąd też i wzrost rangi naszych zawodów, wzrost zainteresowania ich przebiegiem, a przede wszystkim startem w tych zawodach, no i oczywiście zakwalifikowaniem się do mistrzostw Polski.

Pierwsze eliminacje do Spadochronowych Mistrzostw Polski poprzez nasze zawody miały miejsce w roku ubiegłym i dzięki nim do mistrzostw Polski zakwalifikowało się 23 skoczków, a do mistrzostw Polski juniorów 10 skoczków. Tych 33 sportowców, którzy zajęli czołowe miej-

DYSKUTUJEMY O „AKROBACIE"

BUDOWAĆ CZY KUPOWAĆ?

Są trzy drogi — moim zdaniem — wyjścia z obecnego impasu sprzętowego samolotów akrobacyjnych:

1) Kupić nowy samolot akrobacyjny w Czechosłowacji lub ZSRR,

2) Przekonstruować samolot Zlin (dalsze wersje „Super Kaspra Akrobata"),

3) Zbudować nowy, własny samolot akrobacyjny z silnikiem Walter Minor 6-III lub AI-14.

Przeciwko kupowaniu obcego samolotu akrobacyjnego przemawiają następujące argumenty:

— Tak czechosłowackie jak i radzieckie samoloty akrobacyjne powstały z samolotów dwumiejscowych i jako takie są za duże jak na samoloty jednomiejscowe — stąd ich duże obciążenie mocy (Q/N), tak istotne w akrobacji.

— Nikt nigdy nam nie sprzeda swojego najlepszego samolotu (np. Z-226 Akrobat Specjal). Kupując nowe, będziemy korzystali z samolotów seryjnych (czego przykładem są zakupione Z-326 „Trener Master"), których osiągi są gorsze od osiągów prototypów. A w akrobacji samolotowej sprzęt odgrywa wielką rolę. Za zakupieniem obcego samolotu mogą przemawiać względy finansowe.

— Oczywiście samolot seryjny kosztuje taniej niż zrobienie własnego prototypu. Ale rozwijanie własnej myśli technicznej i korzyści z tego osiągnięte pokryją na pewno tę różnicę. Czy mielibyśmy w szybownictwie tę pozycję, jaką mamy obecnie, gdybyśmy się oparli wyłącznie na sprzęcie zakupionym za granicą?

Jeśli chodzi o przeróbkę „Zlina", to uważam, że należy ją prowadzić równolegle z budową nowego samolotu akrobacyjnego. Trzeba sobie tylko zdać sprawę, że jest to rozwiązanie na najbliższą przyszłość i że zbyt daleko tą drogą nie dojdziemy.

Obliczenia wykazują, że można zbudować specjalny samolot akrobacyjny o obciążeniu powierzchni (Q/S) 45 kG/m² i obciążeniu mocy (Q/N) rzędu 3,2 kG/KM. Taki samolot miałby prędkość wznoszenia większą niż 10 m/sek.

— Mamy możliwość zbudowania — mamy własne warsztaty oraz ambitnych pracowników. Te rezerwy należy wykorzystać.

Gdybyśmy tą drogą poszli wcześniej, mielibyśmy dotychczas swój samolot akrobacyjny nie gorszy od obcych „Zlinów" (CSS-11, „Zuch-1"). Wystarczy porównać dane „CSS-11" i „Zlina", żeby się o tym przekonać. Uważam, że sprawa jest nagląca. Dobry samolot nie powstaje natychmiast. Potrzebne są próby, potrzebna jest praca, która nie kończy się z chwilą pierwszego oblotu.

mgr inż. WIESŁAW SAPIEŻYŃSKI

CZY TRUDNO ZBUDOWAĆ „AKROBATA"

Redakcja „Skrzydlatej Polski" otrzymała szereg listów od Czytelników — inżynierów lotniczych i pilotów na temat samolotu akrobacyjnego, o którego potrzebie pisał Jerzy Pomianowski w 13/716 numerze naszego pisma („Na jaki samolot czekają akrobaci"). Postanowiliśmy więc — w uznaniu istoty problemu budowy samolotu akrobacyjnego, czy w najbliższej przyszłości szkolnego — udostępnić szerszą wymianę poglądów w tej sprawie. Otwierając dyskusję o „Akrobacie" liczymy na dalsze głosy. (red.).

CZY współcześnie budowa samolotu sportowego w drodze konkursu jest w ogóle możliwa? Najlepszą odpowiedzią na to pytanie są dzieje dwumiejscowego samolotu sportowego „Air Tourer". Projekt tego samolotu, opracowany przez australijskiego Polaka p. Henryka Millicera, zajął pierwsze miejsce w konkursie ogłoszonym przez Aeroklub Wielkiej Brytanii. Prototyp został zbudowany w Australii. Obecnie samolot jest produkowany seryjnie; w ciągu jednego roku zbudowano 70 „Air Tourerów".

Aby patrzeć w sposób realny na pomysł budowy samolotu akrobacyjnego — trzeba orientować się na jakie problemy natrafi się przy budowie takiego samolotu. Przede wszystkim trzeba sobie zdawać sprawę z trzech rzeczy:

1. Ile czasu będzie trwała budowa?
2. Gdzie należy budować samolot?
3. Ile to będzie kosztowało?

Najkrótszy czas budowy (do chwili pierwszego lotu) mógłby wynosić około półtora roku.

Przytaczam kalkulację:

a) Od ogłoszenia konkursu do założenia prac konkursowych — 5 miesięcy

b) Ocena prac konkursowych i ogłoszenie wyniku — 1 miesiąc

c) Opracowanie dokumentacji konstrukcyjnej — 6 miesięcy

d) Rozpoczęcie budowy w 3-cim miesiącu opracowywania dokumentacji, zaś zakończenie po 7 miesiącach, czyli dochodzą — 4 miesiące.

Razem 16 miesięcy; dodając dwa miesiące na opóźnienia z przyczyn nieprzewidzianych otrzymujemy 1 1/2 roku. Oczywiście pierwszy oblot nie kończy problemu. Konieczne są próby w locie, które zajmą około 2 miesięcy. Następnie na poprawki konstrukcji po próbach zejdzie kilka miesięcy. Na próbę państwową też trzeba przewidzieć 1 miesiąc. Da to razem około 2 lat. Gdzie budować samolot? Najlepiej w warsztatach naprawczych w Krośnie, pod okiem dyr. Janicy, który na pewno będzie miał serce do takiej roboty. Warszawskie warsztaty aeroklubowe mniej się do tego nadają, choć byłyby w stanie wykonać wszystkie potrzebne prace. Warsztaty w Krośnie mają dużą praktykę wykonawczą i duże możliwości — jak na potrzeby budowy tak prostego samolotu, jakim ma być ów polski „Akrobat".

Jeśli samolot ma być szybko i tanio zbudowany — musi mieć prostą, konwencjonalną konstrukcję. Prawdopodobnie: skrzydło konstrukcji „szybowcowej", kadłub drewniany, ewentualnie z kratownicą z rur stalowych w części centralnej. Konstrukcja musi być projektowana z myślą o wykonywaniu jej w możliwie najprostszy i najtańszy sposób. Dlatego rewelacyjne, supernowoczesne, a trudne i nie wypróbowane technologicznie rozwiązania konstrukcyjne nie powinny być stosowane. Również muszą być wykluczone tzw. przemysłowe metody wytwarzania, wymagające licznych przyrządów montażowych i pomocy fabrykacyjnych. Samolot — jeśli ma być tani przy budowie tylko kilku sztuk — musi być budowany metodami amatorskimi, czy stosowanymi do niedawna przy budowie szybowców.

Ile będzie kosztowała budowa samolotu? Wszystko zależy od sposobu jej realizacji. Spróbujmy przeanalizować koszty poszczególnych etapów pracy — przy zastosowaniu metod zbliżonych do budowy amatorskiej.

1. Konkurs można realizować kosztem 20–30 tys. zł., przy czym należy dążyć do możliwie wysokiej pierwszej nagrody.
2. Wykonanie projektu konstrukcyjnego, licząc wynagrodzenie za prace 6 osób przez 6 miesięcy a' 1 500 — 4 000 zł (średnio 2 500 zł) daje 90 tys. zł., plus inne drobne koszty — 100 tys. zł.
3. Wykonanie modelu aerodynamicznego samolotu — 15 tys. zł.
4. Dmuchania modelu na Politechnice Warszawskiej przy wykorzystaniu pracy społecznej — 5 tys. zł na wynagrodzenie pracowników laboratoryjnych.
5. Opracowanie programu prób statycznych — 10 tys. zł.
6. Wykonanie egzemplarza samolotu do prób statycznych 200 tys. zł, a Instytut Lotnictwa może wyrazić zgodę na przeprowadzenie części prób (może więc ta kwota być mniejsza).
7. Realizacja prób statycznych w warsztacie — 40 tys. zł.
8. Budowa prototypu samolotu (bez kosztów silnika) — 250 tys. zł.

Nie licząc kosztów konkursu daje to sumę 600 tys. zł. Wraz z konkursem, próbami w locie i niedużymi poprawkami po próbach — suma ta wyniesie 700 — 750 tys. zł. Koszty silnika zostały pominięte, gdyż aeroklub posiada odpowiedni silnik na składzie.

Oczywiście zostało tu zrobione jedno zasadnicze założenie, decydujące o tak niskich kosztach. Wszystkie prace muszą być wykonywane metodami: gospodarczymi, prac zleconych, przyjmowania pracowników na etaty itp. — w celu uniknięcia nadmiernych narzutów. Umieszczenie którejkolwiek z tych prac w postaci zamówienia w dowolnej instytucji lotniczej czy przedsiębiorstwie — przy obowiązujących narzutach wynoszących co najmniej 150%, a nie rzadko ponad 200%, odpowiednio podniosłoby koszty. Np. same dmuchania aerodynamiczne kosztowałyby około 200 tys. zł., a próby statyczne ze 300 tys. zł. Natomiast, w przypadku budowy prototypu samolotu akrobacyjnego przez amatorską grupę fachowców — entuzjastów, wszystkie wydatki nie przekroczyłyby 500 tys. zł.

Złożenie zamówienia na wykonanie samolotu w przemyśle spowoduje co najmniej 5-krotny wzrost kosztów, jeżeli nie 10-krotny. Wiąże się to przede wszystkim ze zbyt skomplikowanym systemem pracy zarówno biur konstrukcyjnych, jak i warsztatu, koniecznością współpracy z wieloma komórkami organizacyjnymi, które muszą uczestniczyć w każdej pracy (a stąd i w kosztach) jak i opracowaniem technologicznym i oprzyrządowaniem produkcyjnym typu seryjnego oraz z narzutami na koszty administracyjne itp. Budowa tak prostego samolotu przez skomplikowaną machinę, jaką jest przemysł — przypominałaby przysłowiowy biurowiec administracji nad babcią cerującą pończochy. Trudno liczyć, by prototyp samolotu akrobacyjnego wykonany przez przemysł mógł kosztować mniej niż 7 milionów zł, zaś następne egzemplarze taniej niż po 700 tys. zł. Warto zwrócić uwagę, że Czesi budowy „Racka" też nie umieścili w przemyśle, lecz w aeroklubowych warsztatach szybowcowych w Brnie — Medlankach.

Warto zauważyć, że budowa samolotu akrobacyjnego „sposobem gospodarczym" mogłaby być „próbą generalną" do następnej budowy zrealizowanej w ten sposób — dwumiejscowego samolotu szkolnego, którego potrzebę odczuwa się w aeroklubach coraz wyraźniej.

mgr inż. ANDRZEJ GLASS

20 LAT TEMU

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU (14)

W rezultacie działań lotników, wykonywanych we współdziałaniu z wojskami naziemnymi, opór nieprzyjaciela został najpierw złamany we Wriezen. W pozycjach obronnych przeciwnika powstał więc wyłom, co natychmiast wykorzystała 1 Armia WP, uderzając stamtąd w skrzydło broniącego się nad Starą Odrą ugrupowania. W wyniku walk obrona nieprzyjaciela została przełamana i powstały warunki przejścia do pościgu.

4 mieszana dywizja lotnicza, oprócz uderzeń bombowych na punkty oporu nieprzyjaciela, jednocześnie prowadziła intensywne rozpoznanie we wcześniej ustalonym obszarze.

W czasie walk o przełamanie taktycznej strefy obrony nieprzyjaciela lotnictwo jego, tak jak i w poprzednich operacjach, wspierało własne wojska, usiłowało przeszkodzić działaniom lotnictwa radzieckiego i polskiego oraz prowadziło rozpoznanie na tyłach frontu. Utrzymanie pozycji obronnych nieprzyjaciel usiłował wzmocnić uderzeniami grup od 10—12 samolotów na nasze nacierające wojska i ich linie komunikacyjne. Jednocześnie pojedynczymi samolotami typu Ju-88 i He-111 rozpoznawał i wykonywał ataki na transporty i węzły komunikacyjne na głębokich tyłach aż do Poznania. Przeciwdziałając zaś naszemu lotnictwu, przeciwnik wydzielił małe zespoły od 2—4 samolotów, przeważnie typu FW-190, mające za zadanie rozbijanie szyków i przeszkadzanie w wykonywaniu nalotów. Zespoły te zazwyczaj działały na grupy samolotów szturmowych, ale w obawie przed stratami nie wiązały się w długie walki. Stąd też po pierwszym ataku, wykonanym najczęściej z zaskoczenia od strony słońca lub zza chmur, opuszczały pole boju szukając następnej ofiary.

Lotnicy nasi mając doświadczenie z poprzednich działań nie dawali się jednak zaskoczyć. Przeciwnie, robili wszystko, aby narzucić nieprzyjacielowi walkę w sytuacji jak najbardziej korzystnej dla siebie i zmusić go do zaniechania przedsięwziętego zamierzenia. Na przykład para myśliwska ppor. Kalinowski i ppor. Chromy, lecąc na rozpoznanie w godzinach południowych 19 kwietnia, zauważyła 12 Focke-Wulfów zbliżających się do przedniego skraju naszych wojsk w rejonie Alt Reetz. Szóstka pierwszych Focke-Wulfów przygotowywała się już do bombardowania. Następna szóstka szła nieco z tyłu z tym samym zamiarem. Nie tracąc ani chwili ppor. Kalinowski powziął nadzwyczaj śmiałą decyzję — wraz z ppor. Chromym zaatakował on właśnie drugą grupę przeciwnika zachodząc ją od tyłu.

Atak był tak nagły i niespodziewany, że w ugrupowaniu nieprzyjaciela powstało zamieszanie. Bomby zrzucono bez przycelowania w momencie ataku „Jaków" i ostrzeliwując się pospiesznie zawrócono z powrotem, z tym, że jeden Focke-Wulf rażony celnymi seriami karabinów maszynowych spadł w rejonie Bad Freienwalde.

Do końca tego dnia lotnicy 1 pułku „Warszawa" przeprowadzili jeszcze kilka walk powietrznych i zestrzelili dwa dalsze samoloty nieprzyjaciela typu FW-190. Jeden z nich rażony śmiertelnie ogniem ppor. Kozaka rozbił się na północny wschód od Heckelberg, a drugiego zestrzelił w okolicach Finowfurt na zachód od Eberswalde por. Szyrokun. Tak więc pracę bojową w dniu 19 kwietnia podsumowano czterema zestrzelonymi samolotami myśliwskimi nieprzyjaciela. Ponadto w działaniach na cele naziemne w ciągu ostatnich trzech dni zniszczono i obezwładniono około 100 samochodów, 3 czołgi i 3 transportery opancerzone, kilka baterii artylerii, 4 wagony kolejowe, 1 parowóz, kilka pojazdów trakcji konnej oraz zabito i raniono ponad 400 żołnierzy.

W działaniach tych, mimo silnego przeciwdziałania lotnictwa i artylerii przeciwlotniczej przeciwnika, dywizja nie poniosła większych strat. Parę samolotów zostało postrzelonych, ale na szczęście wszystkie wróciły.

W POŚCIGU NA PRZEDPOLACH BERLINA

Szybkie tempo natarcia 1 Frontu Białoruskiego oraz przełamanie przez 1 Armię WP obrony nad Starą Odrą zmusiło wojska niemieckie do odwrotu na zachód. W ślad za wycofującym się nieprzyjacielem od rana 20 kwietnia przeszły do pościgu jednostki polskie.

Wraz z tym rejon działań bojowych lotnictwa z każdym dniem przesuwał się bardziej na zachód — bliżej Berlina. Od samego rana 20 kwietnia przystąpiono do osłony oddziałów 1 armii przeprawiających się przez Starą Odrę. Jednocześnie grupami samolotów szturmowych pod osłoną myśliwców bombardowano nadal stawiające silny opór oddziały hitlerowskie w Bad Freienwalde, a następnie w miejscowościach Danneuberg, Hohenfinow, Trampe i w okolicach Eberswalde na kierunku natarcia prawego sąsiada 1 armii WP.

Pierwszego nalotu tego dnia na Bad Freienwalde dokonała grupa 4 Iłów por. Kramarczuka pod osłoną myśliwców por. Gabisa i ppor. Łazara w momencie nawiązania walk o nie oddziałów lewego skrzydła 61 Armii. Podczas wykonywania uderzenia grupa zaatakowana została przez Focke-Wulfy osłaniające tam własne wojska. Dzięki jednak szybkiej kontrakcji naszych myśliwców, samoloty nieprzyjaciela wycofały się z walki, z tym, że jeden FW-190 na skutek celnego ognia ppor. Łazara został postrzelony i z buchającymi płomieniami, zawracając na zachód, wszedł w chmury.

Następne naloty na Bad Freienwalde kontynuowano do samego wieczora, aż ostatecznie broniące się tam ugrupowanie przeciwnika zostało rozbite. W międzyczasie prowadzące rozpoznanie załogi stwierdziły wzmożony ruch oddziałów nieprzyjaciela przed frontem natarcia i w rejonach na północ od kanału Finow. Ponadto ustalono, że wycofujące się wojska przeciwnika usiłują zorganizować obronę w okolicach Trampe na kierunku natarcia 1 Armii WP i zauważono transporty wojskowe na stacji Eberswalde, przed frontem 61 armii radzieckiej.

W związku z tym od godzin popołudniowych skierowano tam kolejne grupy samolotów. O godz. 14 8 Iłów por. Teterina pod osłoną 8 myśliwców kpt. Lisieckiego zaatakowało pociągi w Eberswalde. Następne grupy bombardowały stanowiska artyleryjskie oraz kolumny wojskowe w okolicach Trampe i miejscowościach Denneuberg i Hohenfinow. W wyniku tych nalotów zniszczono i uszkodzono 5 wagonów kolejowych, 1 parowóz, 31 samochodów, kilka dział artyleryjskich oraz zadano duże straty w taborach konnych i w sile ludzkiej.

Lotnicy hitlerowscy, działając grupami 2—6 samolotów od samego rana, usiłowali atakować przeprawę jednostek 1 Armii WP przez Starą Odrę. Następnie podejmowali kilkakrotnie próby zmierzające do rozbicia ugrupowania naszych samolotów. Oprócz starcia nad Bad Freienwalde, zakończonego postrzeleniem jednego Focke-Wulfa, do końca dnia piloci 1 pułku „Warszawa" przeprowadzili jeszcze 9 walk powietrznych. Ostatnie jednak spotkanie z przeciwnikiem zakończyło się niepomyślnie. Otóż para myśliwców w składzie por. Szyrokun i ppor. Sztakhaus prowadząc około godz. 20.00 rozpoznanie na północ od kanału Finow w rejonie Firraden, Greiffenberg, po przepędzeniu stamtąd trzech Focke-Wulfów, niespodziewanie natknęła się na drugą grupę samolotów nieprzyjaciela w składzie sześciu samolotów. W wyniku nierównej walki, rzecz jasna, strata była tym razem po naszej stronie. Samolot Sztakhausa został zestrzelony, ale pilot zdołał się uratować i bez maszyny wrócił do pułku.

W międzyczasie poniesiono również straty w ludziach. W godzinach rannych podczas kolejnego lotu na zadanie zginął w swym samolocie chor. Roman Wierzchnicki. Parę godzin później nie wróciły z zadania dwa Iły z 3 pułku lotnictwa szturmowego. Oba samoloty zostały zestrzelone ogniem artylerii przeciwlotniczej podczas atakowania oddziałów nieprzyjaciela na kierunku natarcia 4 dywizji piechoty w rejonie Heckelberg. Załoga pierwszego samolotu w składzie chor. Anatol Kolesnikow i strzelec plut. Piotr Bienieda zginęła na miejscu, natomiast z drugiego wyratował się tylko pilot.

Dowódca 1 Armii gen. Popławski u lotników 4 PMDL. Kwiecień 1945 r. Zdjęcie archiwalne

W ten sposób w całodziennych zmaganiach lotnictwo nasze straciło czterech ludzi i cztery samoloty. O wiele jednak większe straty wyrządziło ono nieprzyjacielowi i tym samym przyczyniło się do powodzenia nacierających wojsk, które w ciągu dnia przesunęły się do 20 km na zachód i zdobyły miasto Heckelberg wraz z lotniskiem. Opanowanie tej miejscowości, znajdującej się na skrzyżowaniu ważnych dróg, stwarzało dogodne warunki dalszego rozwijania natarcia 1 Armii WP oraz powstała możliwość przebazowania tam pułków lotniczych. W tym celu jeszcze w nocy lotnisko to przejęła w posiadanie czołówka lotniczych oddziałów tylowych i już rano 21 kwietnia zameldowała o gotowości przyjęcia samolotów.

Wykorzystując ogólne zachmurzenie tego dnia i co się z tym wiąże zmniejszenie się aktywności lotnictwa przeciwnika, w pierwszym etapie przebazowano do Heckelberg 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". Pozostałe pułki w rejon ten przybędą w następnych dniach.

Tymczasem linia frontu z godziny na godzinę przesuwała się bardziej na zachód i do wieczora 22 kwietnia przednie oddziały polskie dotarły do kanału Hohenzollernów na północno-zachodnich przedpolach Berlina. 4 mieszana dywizja lotnicza z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych nie mogła prowadzić w tym czasie działań z pełnym natężeniem. 21 kwietnia za wyjątkiem przebazowania się 2 pułku zadań bojowych nie wykonywano. W dniu następnym w bardzo trudnych warunkach i słabej widoczności wykonano zadania tylko częścią sił. Dopiero 23 kwietnia zaistniały bardziej sprzyjające warunki ofensywnego działania lotnictwa. Oprócz więc dalszego kontynuowania rozpoznania wzmożono naloty na korzyść oddziałów 1 Armii WP, forsujących w tym driu kanał Hohenzollernów w rejonie Oranienburga. Grupy Iłów pod osłoną myśliwców bombardowały stanowiska ogniowe artylerii i ugrupowania piechoty nieprzyjaciela na południowo-zachód od Oranienburga, w rejonie Schwante, Leegebruch i Velten.

W rezultacie uderzeń bombowo-szturmowych opór nieprzyjaciela został osłabiony, co korzystnie wpłynęło na dalsze sukcesy wojsk naziemnych. W ciągu bowiem nocy i dnia następnego bombardowane miejscowości przeszły w ręce oddziałów polskich.

W ostatnich dwóch dniach siedmiokrotnie spotykano grupy samolotów myśliwskich nieprzyjaciela i w sześciu przypadkach prowadzono z nim walkę.

Do bardzo zaciętego starcia doszło około godziny 15.00 w dniu 23 kwietnia między grupą naszych samolotów w składzie 4 Iłów i 6 Jaków, a 10 Messerschmittami na północ od Berlina w okolicach Hennigsdorf.

Otóż nieprzyjaciel mając ilościową przewagę nad Jakami dążył do rozbicia ugrupowania samolotów szturmowych, wykonujących podstawowe zadanie. Zamiar jego szybko odgadł dowódca Jaków por. Gabis i swoim kluczem natychmiast związał w walce 8 samolotów Me-109, odciągając je równocześnie od głównego naszego ugrupowania.

W tej sytuacji szanse powodzenia przeciwnika znacznie zostały ograniczone, tym bardziej, że samoloty szturmowe w towarzystwie dwóch Jaków, kontynuując normalnie lot, oddalały się od miejsca toczącej się walki. Mimo to nieprzyjaciel nie zrezygnował ze swego zamiaru i ostatnimi dwoma niezaangażowanymi w starciu Messerschmittami zaatakował Iły. Atak ten zdołano jednak odeprzeć. Jeden z nurkujących Messerschmittów rażony serią karabinów maszynowych stanął w płomieniach, a pilot jego w ostatniej chwili ratował się na spadochronie. Drugi zaś lotnik hitlerowski na wszelki wypadek wolał ratować się na własnej maszynie.

W walce tej, jak i w pozostałych spotkaniach powietrznych, na szczęście nie poniesiono strat własnych. Dopiero pod wieczór udało się nieprzyjacielowi zestrzelić jeden samolot myśliwski typu Jak-9, ale w sytuacji zgoła odmiennej, ogniem artylerii przeciwlotniczej. Wraz z rozbitą maszyną zginął jej pilot por. Szyrokun, jeden z pierwszych, któremu dane było przed paru dniami posłać z dymem Focke-Wulfa.

Od pierwszego dnia operacji do 23 kwietnia 1 Armia WP sforsowała trzy poważne przeszkody wodne i włamała się na około 80 km w obronę przeciwnika, tworząc w ten sposób część zewnętrznego frontu okrążenia berlińskiego zgrupowania hitlerowskiego. W tym bowiem czasie wojska 1 Frontu Białoruskiego zlikwidowały opór nieprzyjaciela we Frankfurcie, wdarły się na przedmieścia Berlina i jednocześnie zamykały wraz z jednostkami 1 Frontu Ukraińskiego pierścień okrążenia broniących się tam wojsk.

Mimo silnego oporu wojsk niemieckich sytuacja ich z każdym dniem się pogarszała i dla wszystkich było oczywiste, że zadano śmiertelny cios i już nic nie uratuje hitlerowskiej Rzeszy od ostatecznej klęski.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Port lotniczy w Zurychu. Foto: „Aero Revue"

NOWOŚCI Z KONFERENCJI FAI

KORESPONDENCJA WŁASNA Z GENEWY

W dniach 15 i 16 marca 1965 r. w Genewie odbyła się Konferencja sekretarzy generalnych Aeroklubów Narodowych — członków FAI. Zgodnie z uprzednio ustalonym porządkiem obrad rozpatrzono wszystkie przewidziane sprawy i zgłoszono kilka poważnych postulatów, które Biuro i Rada FAI rozpatrzą na swych kolejnych posiedzeniach. A oto ważniejsze tematy obrad:

Kalendarz imprez sportowych FAI ● W kalendarzu poza zmianą daty z 21—25.08. na 3—8.08. dla międzynarodowej imprezy — akrobacja samolotowa — organizowanej przez Aeroklub Francji, innych zmian nie poczyniono. Należy jednak zwrócić uwagę na poważne zastrzeżenia, jakie wnieśli wszyscy sekretarze generalni przy omawianiu Modelarskich Mistrzostw Świata organizowanych przez Finlandię. Zastrzeżenia dotyczą opłaty 62 dolarów, jaką ustalili organizatorzy za każdego uczestnika.

Pomimo że organizator mistrzostw ustalił dzień 1 kwietnia jako termin wstępnych zgłoszeń, postanowiono, by Dyrektor Generalny FAI powiadomił o tych zastrzeżeniach Aeroklub Finlandii i zaproponował poważne zmniejszenie stawki za uczestnictwo.

Sekretarze generalni wręcz oświadczyli, że ze względu na duży koszt dojazdu na odległe miejsce mistrzostw, jak i wysokie opłaty za uczestnictwo, ekipy modelarskie aeroklubów narodowych najprawdopodobniej nie będą mogły brać udziału w mistrzostwach.

Znaczki (naklejki) na licencje ● Sprawa ta jako nader istotna dla FAI była przez Dyrektora Generalnego mocno akcentowana. Chodzi o to, by FAI uzyskała możliwie duży wpływ finansowy i by mogła z tych wpływów finansować nie tylko swoje organizacyjne potrzeby, ale również aktywne sportowe sekcje aeroklubów narodowych.

Lot Europejski ● O trwających nadal przygotowaniach do Lotu Europejskiego informował sekretarz generalny Aeroklubu Austrii, p. Főző. Pomimo że został ustalony już kalendarz lotu, to jednak trwają jeszcze pertraktacje z odnośnymi władzami poszczególnych krajów co do tras, wysokości lotu itp.

Lot rozpocznie się 30.08. w Dubrowniku i będzie przebiegał następująco:

31.08. Dubrownik—Sofia, 1.09. Sofia—Warna, 2.09. Warna—Constanza (Mamaja) — Bukareszt, 3.09. Bukareszt—Budapeszt, 4.09. Budapeszt (odpoczynek), 5.09. Budapeszt—Wiedeń—Salzburg, 6.09. Salzburg—Monachium, 7.09. Monachium (zakończenie).

Impreza ta, sama w sobie bardzo ciekawa i atrakcyjna turystycznie, umożliwiona jest w pierwszym rzędzie pilotom partycypującym w jej kosztach. Niemniej wydaje się słuszne, by w przyszłości APRL przewidywał w swoich planach sportowych i dewizowych udział chociażby jednej załogi w tym rajdzie lotniczym, który ma być rozszerzony również na kontynent afrykański.

Airclassic — jest to impreza zgłoszona przez Aeroklub USA, która w pierwotnej wersji nosiła nazwę „Air Olympics"; miała ona początkowo charakter olimpiady lotniczej, bliżej jednak jeszcze nieprecyzowanej. Sekretarze generalni wyrażali się jednak sceptycznie w sprawie ewentualnego udziału w tej imprezie ze względu na miejsce imprezy (Kalifornia 5—14 listopad), koszty, jak również i ze względu na jej li tylko lokalny charakter. Bliższych szczegółów imprezy nie podano, ponieważ brak było na konferencji sekretarza generalnego Aeroklubu USA.

Na marginesie warto podać, że prezydent FAI p. Obregon oraz Rada FAI rozpatrują możliwość rozgrywania w przyszłości wszelkiego rodzaju konferencji i sportów lotniczych w ramach jednej olimpiady lotniczej. Sprawa wymaga jednak jeszcze wielu studiów, zanim trafi na forum obrad Generalnej Konferencji FAI.

Turystyka lotnicza ● Jak zwykle temat ten, wprowadzany na obrady sekretarzy generalnych, ma w sobie nie aspekt samej turystyki lotniczej jako takiej, lecz występujących trudności, szczególnie finansowych i ogólno-organizacyjnych przy załatwianiu formalności przelotowych i korzystaniu z lotnisk oraz istniejących na nich urządzeń techniczno-lotniczych; tak było i na obecnej konferencji. Po obszernej dyskusji postanowiono, że sprawa ta będzie ponownie przedmiotem obrad z chwilą, kiedy aerokluby narodowe zgłoszą, jakimi sposobami potrafią pilotom-turystom lotniczym innych krajów ułatwić na swych lotniskach korzystanie z różnego rodzaju ulg i przywilejów. Jeżeli chodzi o turystykę wewnętrzną danego kraju, to każdy aeroklub narodowy musi we własnym zakresie rozwiązywać wynikające w tych sprawach kwestie. Sprawy niektórych przepisów ogólno-lotniczych związanych z turystyką lotniczą będą tematem rozmów FAI — ICAO.

Sprawy różne ● Raz jeszcze Dyrektor Generalny poddał pod rozwagę Aeroklubom Narodowym, prosząc o rozpatrzenie i wyrażenie swojego zdania, sprawę organizowania w przyszłości olimpiady lotniczej. (Byłoby wskazane, by na ten temat można było zebrać również, korzystając z życzliwości „Skrzydlatej Polski", opinię naszych lotniczych sportowców, co w dużej mierze pomoże Zarządowi Głównemu APRL w wypracowaniu swego stanowiska i przedstawieniu go FAI). Wstępne rozeznania wśród sekretarzy generalnych wskazują, że w chwili obecnej stanowiska są diametralnie różne i że istnieje cały szereg w ogóle nowych koncepcji odnośnie rozgrywania zawodów lotniczych o charakterze mistrzostw (np. monotyp ● rozgrywanie mistrzostw (olimpiad) co 3—4 lata ● problemy, czy wspólnie mężczyźni z kobietami czy też oddzielnie ● ilość i charakter konkurencji jako standardowych itp.). Wydaje się, że najbliższe dwa lata przyniosą już bardziej skrystalizowane poglądy w tych sprawach.

Wniosek zgłoszony przez Aeroklub Belgii wydał się dość dziwny i niezrozumiały: „Ustalić listę dziennikarzy lotniczych, którzy będą mieli prawo brać udział w zawodach modelarskich". Okazało się, że to hobby zawodowych dziennikarzy specjalności lotniczej przysparza sporo kłopotów aeroklubom w Belgii, ponieważ działają oni jako niezrzeszeni. Po dyskusji wniosek oddalono.

O przygotowaniach do Generalnej Konferencji FAI w roku 1965, która w dniach 11.09—20.09 odbędzie się w Monachium, mówił sekretarz generalny Aeroklubu NRF, p. Dabrock. Konferencja Generalna zbiega się ze Światową Wystawą Komunikacji. Uczestnicy Generalnej Konferencji zwiedzą wystawę, nowe muzeum lotnictwa, zobaczą najnowsze modele szybowców, produkowane z plastyku. Koszty związane z całością organizacji konferencji są obliczone rzekomo na 250 tys. marek.

Dwie sprawy istotne w działalności sekretarzy generalnych poruszył sekretarz generalny Aeroklubu Szwajcarii, p. Stalder. Pierwsza — to potrzeba uogólniania doświadczeń z codziennej pracy sekretarzy. Podaje szereg trudności w pracy, które korzystając z doświadczeń innych sekretarzy, można by łatwiej rozwiązać. Np. jak radzić sobie ze sprawami opłacania składek? Jak współpracować ze służbą ruchu lotniczego w sprawach bezpiecznej nawigacji, by maksymalnie umożliwiać loty szybowcom i samolotom sportowym, szczególnie wokół dużych skupisk ludności? Jak nawiązywać współpracę z innymi organizacjami dla zabezpieczenia interesów lotnictwa sportowego (charakterystyczny i znamienny szwajcarski przypadek z tej dziedziny — po uzyskaniu zgody odnośnych władz w jednej z miejscowości na otwarcie małego szybowiska zgodę tę w ostatniej chwili cofnięto, ponieważ miejscowy komitet do walki z hałasem wniósł sprzeciw i sprawa upadła).

Druga sprawa — to zagadnienie w ogóle bezpieczeństwa latania i bezawaryjności. Problem ten wywołał szeroką i rzeczową dyskusję. Przy omawianiu stanu BiHL w Aeroklubie PRL uznano, że stosowane u nas formy są słuszne i ciekawe, warte uogólnienia, w związku z czym delegacja APRL podjęła się opracowania w tej sprawie odpowiedniego materiału i przesłania go do FAI.

Wysunięto wniosek, uznając to za uzasadnioną potrzebę, wyłonienia w FAI komisji do spraw BiHL, która będzie studiowała zagadnienie i podpowiadała, jakimi formami i metodami może umocnić stan BiHL.

Dodatkowy wniosek Szwajcarii dotyczył jednorazowej wpłaty 1 000 FR przez wszystkie Aerokluby narodowe na rzecz FAI dla uregulowania spraw finansowych FAI. O ile ze strony przedstawicieli aeroklubów narodowych „strefy dolarowej" nie było większych sprzeciwów, to ze strony aeroklubów narodowych „strefy rublowej" (Węgry, Jugosławia, Polska; były obecne tylko te delegacje) zgłoszono zasadniczy sprzeciw.

Postulowano natomiast utworzenie funduszu FAI w naszych klubach narodowych na tę sumę, z którego odpowiednio za zgodą FAI mogłyby korzystać inne aerokluby narodowe wpłacając równoważnik dolarowy do kasy FAI.

Sprawę musi rozpatrzyć jednak Biuro, a potem Rada FAI.

Sekretarz generalny Holandii, p. Yperlaan poruszył sprawę Festiwalu Filmów Lotniczych proponując, by urządzać go co 2—3 lata, a nie co rok ze względu na znikomą ilość filmów oraz by dać możność organizowania Festiwalu wszystkim chętnym, nie tylko Francji. Wniosek uznano za słuszny i postanowiono, że po tegorocznym Festiwalu Filmów Lotniczych we Francji zostaną przedstawione Biuru FAI nowe założenia.

Sekretarz generalny Aeroklubu Austrii, p. Főző podał jako ciekawostkę, że tego roku zimą Klub jego zorganizował z udziałem przedstawicieli Aeroklubów Jugosławii, Włoch, Szwajcarii, Francji i NRF (razem 23 osoby) skoki spadochronowe w wysokich górach dla zawołanych narciarzy. Po punktowanym lądowaniu uznanym jako konkurencja spadochronowa, zawodnicy rozegrali konkurencje narciarskie. Imprezę uznano za ciekawą i udaną. Będzie ona powtarzana, chętnych zaproszono do udziału.

Pisemny wniosek złożył przedstawiciel Izraela, by do każdego dyplomu wydanego przez FAI, dodawany był znaczek (miniatura), który można by nosić w klapie.

Ze względu na brak funduszy FAI nie może tego wniosku akceptować, niemniej jednak istnieje możliwość opracowania projektu, wg którego kluby narodowe we własnym zakresie wybiją pewną ilość znaczków.

Sekretarz generalny Aeroklubu Jugosławii, p. Misljenović, poparty przez wszystkich obecnych, złożył wniosek w celu umożliwienia sekretarzom generalnym udziału w posiedzeniach roboczych komisji specjalnościowych FAI, by następne posiedzenia odbywały się obowiązkowo w terminach przewidzianych na posiedzenia Komisji FAI.

Sekretarz generalny Aeroklubu Francji, gen. Cuffaut zwracając się do delegacji APRL powiadomił, że wysyła pismo, w którym prosi APRL o umożliwienie 50 uczniom-laureatom konkursu lotniczego, udającym się w nagrodę na wycieczkę samolotem do Moskwy, zwiedzenia w drodze powrotnej Aeroklubu i stolicy Polski.

ppłk pil. KRZYSZTOF DONIGIEWICZ
Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1962 (dalszy ciąg)

Październik

● Instruktor spadochronowy CWL w Krośnie, Stefan Czerwonka, wykonał tysięczny skok spadochronowy z samolotu (Zlin-26).

● I mistrzostwa Warszawy w akrobacji szybowcowej. Zwyciężył Jerzy Łącki.

● Zdzisław Dudzik z Aeroklubu Warszawskiego zajął 2 miejsce w IV zawodach samolotowych o memoriał E. Rusjana w Jugosławii.

✶

3—11 listopada

● Wielka wystawa filatelistyczna w Sieradzu pt. „Pięć lat ery kosmicznej".

✶

6 listopada

● Na lotnisko Okęcie w Warszawie przyleciał samolot „Viscount-804", pierwszy z trzech nowo zakupionych przez PLL LOT samolotów tego typu w Wielkiej Brytanii.

✶

7—10 listopada

● Na zaproszenie Aeroklubu PRL, przebywała w Polsce delegacja Zarządu Aeroklubu NRD. Umowa o współpracy.

✶

10 listopada

● Umowa pomiędzy Rządem PRL i Rządem Syryjskiej Republiki Arabskiej o cywilnej regularnej komunikacji lotniczej.

✶

20 listopada

● Przy Technikum Budowy Silników Lotniczych we Wrocławiu otwarto filię Aeroklubu Wrocławskiego.

✶

28 listopada

● Porozumienie o współdziałaniu w zakresie działalności społecznej o charakterze obronnym pomiędzy Ligą Obrony Kraju, Polskim Czerwonym Krzyżem, Związkiem Ochotniczych Straży Pożarnych i Aeroklubem PRL.

✶

1 grudnia

● Wejście do eksploatacji na liniach zagranicznych PLL LOT samolotów turbośmigłowych „Viscount-804".

✶

19 grudnia

● Tragiczna katastrofa samolotu PLL LOT typu „Viscount-804" na Okęciu w Warszawie. Zginęło 28 pasażerów i 5-osobowa załoga. Największa w historii polskiego lotnictwa komunikacyjnego katastrofa lotnicza.

✶

Poza tym w 1962 ROKU

● Sieć linii lotniczej PLL LOT wynosiła ogółem 16 827 km, w tym 1 808 km linii krajowych. Samoloty LOT-u przeleciały 7 080,6 tys. km (z tego 2 785,4 tys. na liniach krajowych), przewożąc ogółem 245 704 pasażerów, w tym 150 812 na liniach krajowych.

● Samoloty lotnictwa sanitarnego wykonały 6 727 usług transportowych.

● Samoloty lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych wykonały prace na rzecz rolnictwa na obszarze 89 600 ha, a na rzecz leśnictwa — na obszarze 58 000 ha.

● Czynnych było w kraju 35 aeroklubów, które skupiały 959 kół lotniczych liczących 37 200 członków. Piloci samolotów APRL wylatali 45 557 godzin. Skoczkowie spadochronowi wykonali 17 824 skoki z samolotów oraz ustanowili 6 rekordów krajowych. Piloci balonowi wylatali 94 godziny i przelecieli 902 km. Szybownicy wylatali 64 059 godzin, ustalili 14 rekordów krajowych i 5 międzynarodowych oraz zdobyli 250 odznak srebrnych, 38 złotych i 22 diamentowe.

1963 ROK

5 stycznia

● Wznowienie lotów samolotami przedsiębiorstwa lotniczego NRD „Deutsche Lufthansa" na trasie Berlin — Warszawa.

✶

15 stycznia

● Przekazanie Bibliotece Naukowej Instytutu Lotnictwa w Warszawie księgozbioru lotniczego ufundowanego przez pioniera lotnictwa polskiego Czesława M. Zbierańskiego, zamieszkałego w Nowym Jorku.

✶

30 stycznia

● Walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Prezesem nowego zarządu został red. Jerzy R. Konieczny.

✶

Styczeń

● 35-lecie Państwowych Zakładów Lotniczych Warszawa-Okęcie.

✶

1 lutego

● Ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz objął stanowisko sekretarza generalnego Zarządu Głównego APRL.

✶

10—24 lutego

● Udział ekipy polskiej w IX Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Junin (Argentyna). Wspaniały triumf polskiego szybownictwa. Po siedmiu rozegranych konkurencjach Edward Makula zdobył mistrzostwo świata, a Jerzy Popiel został wicemistrzem świata (w klasie otwartej).

✶

12 lutego

● Dyrekcja Okręgu Kolei Państwowych we Wrocławiu wprowadziła lotnicze silniki odrzutowe (umieszczone na platformach) do odśnieżania torów kolejowych. Wycofane z ruchu silniki odrzutowe przekazały kolejarzom wojska obrony powietrznej kraju.

✶

21 lutego — 1 marca

● W Warszawie odbyła się konferencja 6-poolu przedsiębiorstw komunikacji lotniczej krajów socjalistycznych (CSA, DLH, MALEV, LOT, TABSO i TAROM).

✶

22—24 lutego

● I Zimowe Zawody Samolotowe w Lublinie. Startowało 8 załóg na samolotach Jak-18. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Podkarpackiego z Krosna (Jerzy Peszke i Zbigniew Rogowski).

✶

Luty

● IV walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Prezesem nowego zarządu został ponownie prof. dr Michał Łunc.

✶

7 marca

● Członek Biura Politycznego KC PZPR, Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski przyjął ekipę szybowników polskich, uczestników mistrzostw świata w Argentynie, gratulując im wspaniałego sukcesu. Wszyscy członkowie ekipy otrzymali od Ministra Obrony Narodowej specjalne pisma gratulacyjne.

● Piloci Edward Makula i Jerzy Popiel otrzymali od GKKFiT „Złote Medale za Wybitne Osiągnięcia Sportowe".

✶

18 marca

● W Warszawie odbył się pokaz nowego polskiego filmu fabularnego pt. „Czerwone berety", reż. Pawła Komorowskiego. Film jest opowieścią o żołnierzach wojsk powietrzno-desantowych.

✶

31 marca

● Promocje na oficerów absolwentów Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie i Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirku i Wigury w Radomiu.

✶

20 kwietnia

● W Bielsku-Białej zginął śmiercią lotnika wybitny pilot doświadczalny młodego pokolenia inż. Sławomir Makaruk.

✶

Kwiecień

● W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego we Wrocławiu wykonano dwusetny szybowiec wyczynowy klasy standard „Foka".

1 maja

● Jury konkursu „Życia Warszawy" pod nazwą „Mistrz Techniki — Warszawa 1962" przyznało ten tytuł oraz pierwszą nagrodę w wysokości 40 tys. zł. doc. inż. Tadeuszowi Sołtykowi wraz z zespołem pracowników WSK Okęcie w składzie: mgr inż. J. Świdziński, mgr inż. R. Sznee, mgr inż. W. Sołtyk, mgr inż. J. Lamparski, mgr inż. S. Sonnenberg, mgr inż. J. Winiarski, mgr inż. L. Żurakowski, mgr inż. G. Szeląg, inż. T. Jurkiewicz, inż. L. Wojtecki, inż. W. Kamiński, inż. St. Cierniak, inż. Cz. Ceglarek, konstr. Fr. Pawelec. To zaszczytne wyróżnienie przypadło za opracowanie konstrukcji, realizacje prototypu i przygotowanie do produkcji odrzutowego samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra".

● Promocja na oficerów absolwentów Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej w Jeleniej Górze.

(cdn.)

Polscy szybownicy w Argentynie, na lotnisku Junin. Od lewej stoją: kierownik ekipy Tadeusz Rejniak i piloci Edward Makula oraz Jerzy Popiel.

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

JAN KIELAN

JAN KIELAN, syn Józefa, urodził się 20 listopada 1906 roku we wsi Pukinin, gmina Regnów, pow. Rawa Mazowiecka, woj. łódzkie. Po ukończeniu 4 klas gimnazjum im. Kacprzyckiego w Rawie Mazowieckiej, w wieku 16 lat zostaje praktykantem w miejscowym zakładzie ślusarsko-mechanicznym. W międzyczasie, w latach 1924 — 1927, kończy trzyletni kurs ślusarsko-mechaniczny w Rawie Mazowieckiej i zostaje czeladnikiem.

W okresie od 17.X.1924 r. do 20.IX.1929 r. odbywa zasadniczą służbę wojskową w Dywizji Samochodowej w Łodzi, gdzie jest kierowcą.

Wiosną 1930 roku rozpoczyna pracę w Aeroklubie Warszawskim jako mechanik samolotowy. Pracuje tu do wybuchu II wojny światowej. W latach 1932—1934 uczęszcza do Wieczorowej Szkoły Rzemieślniczej im. Konarskiego w Warszawie (dział mechaniczno-lotniczy), po ukończeniu której awansuje na brygadzistę. Nadzoruje teraz pracę 7 mechaników, z którymi pracuje przy 21 samolotach stacjonujących w hangarze nr 3 lotniska Mokotów, od strony ul. Rakowieckiej.

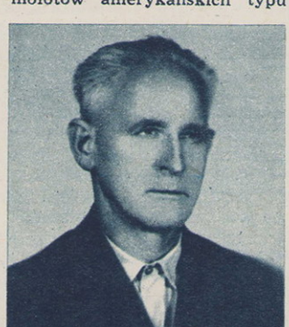
W tym czasie obsługuje wszystkie typy samolotów, latających w Aeroklubie Warszawskim. Wśród nich znajdują się: Hanriot XXVIII, Albatros, wszystkie typy RWD (2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 16, 17, 21), PWS-26, R-XIII, Sido-1 (prywatny) i inne. Obsługuje też wiele samolotów zagranicznych lądujących na Mokotowie.

Przygotowuje samoloty dla wielu znakomitych pilotów, wśród których znajdowali się Żwirko i Skarżyński. Wraz z mechanikiem Józefem Gacą wypuszcza na RWD-6 Fr. Żwirkę i St. Wigurę do ostatniego lotu do Czechosłowacji.

Dnia 27 sierpnia 1939 roku zostaje zmobilizowany i wcielony do 1 pułku lotniczego stacjonującego na lotnisku Mokotów. Po bombardowaniu lotniska przenosi się wraz z pułkiem na Bielany. Pracuje tu przy obsłudze samolotów typu „Karaś". Dnia 8 września 1939 roku, wraz z personelem naziemnym pułku wiozącym ze sobą silniki lotnicze, części zamienne, narzędzia itp. zostaje ewakuowany przy pomocy transportu samochodowego na wschód. Droga wiedzie przez Brześć, Równe do Horodeczka nad Dniestrem, gdzie 18 września zostaje rozbrojony.

Okupację spędza w niemieckich obozach jenieckich w Pile, Neuebrandenburgu, Fallingbostel i Lüneburgu. W pierwszych dniach maja 1945 roku wyzwolony przez Aliantów. Do kraju wraca 29 października tegoż roku. Od 1 grudnia 1945 r. podejmuje ponownie pracę w Aeroklubie Warszawskim, w charakterze starszego mechanika lotniczego.

Wraz z grupą specjalistów, wśród których są inż. Wiktor Leja, Władysław Janica, Roman Nagórski, Władysław Zielniewicz, Marian Zabłocki, Franciszek Chądzyński, Zygmunt Skóra, wyjeżdża do Niemiec Zachodnich po odbiór samolotów amerykańskich typu „Piper" z demobilu, przeznaczonych dla lotnictwa sportowego w Polsce.



Jan Kielan

W marcu 1946 roku Jan Kielan oddelegowany zostaje do pracy w nowo powstałym Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Ligocie Dolnej. Pracuje tam jako szef mechaników lotniczych do 1 sierpnia 1947 roku. Jest też instruktorem zorganizowanego w Ligocie Dolnej (15.V. — 15.VI.1946 r) unifikacyjnego kursu mechaników lotniczych.

Następnie wraca do Aeroklubu Warszawskiego. W r. 1950 awansuje na technika lotniczego. W okresie 18.I. — 6.II. 1954 r. jest uczestnikiem kursu doskonalącego dla kadry technicznej w Centrum Wyszkolenia Technicznego LPŻ w Mrągowie, po którym zdaje egzamin przed państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną. W wyniku tego egzaminu otrzymuje uprawnienia starszego technika lotniczego. W związku z wprowadzeniem nowych przepisów o licencjonowaniu mechaników lotniczych, w roku 1960 zdaje ponownie egzamin przed LKE DLC MK, w wyniku którego otrzymuje licencję mechanika obsługi naziemnej II klasy oraz uprawomocnia kwalifikacje starszego technika lotniczego. Od 30 stycznia do 1 marca 1962 roku jest słuchaczem kursu dla mechaników lotniczych w zakresie obsługi śmigłowców SM-1 i SM-2 w Świdniku.

W dniu 1 lutego 1965 roku przechodzi z Aeroklubu Warszawskiego do pracy w Lotniczym Zespole Usług Sanitarnych w Warszawie.

Jan Kielan obsługiwał wszystkie samoloty używane w powojennym lotnictwie sportowym w Polsce. W lotnictwie sanitarnym pracuje przy takich samolotach, jak Aero-45, Super Aero-145, Morava, Jak-12, PZL-101 „Gawron" oraz śmigłowcach SM-1 i SM-2.

Za pracę w lotnictwie sportowym odznaczony w r. 1957 Srebrnym Krzyżem Zasługi. Posiada opinię dobrego fachowca oraz liczne pochwały i nagrody wpisane do akt, a także wiele dyplomów.

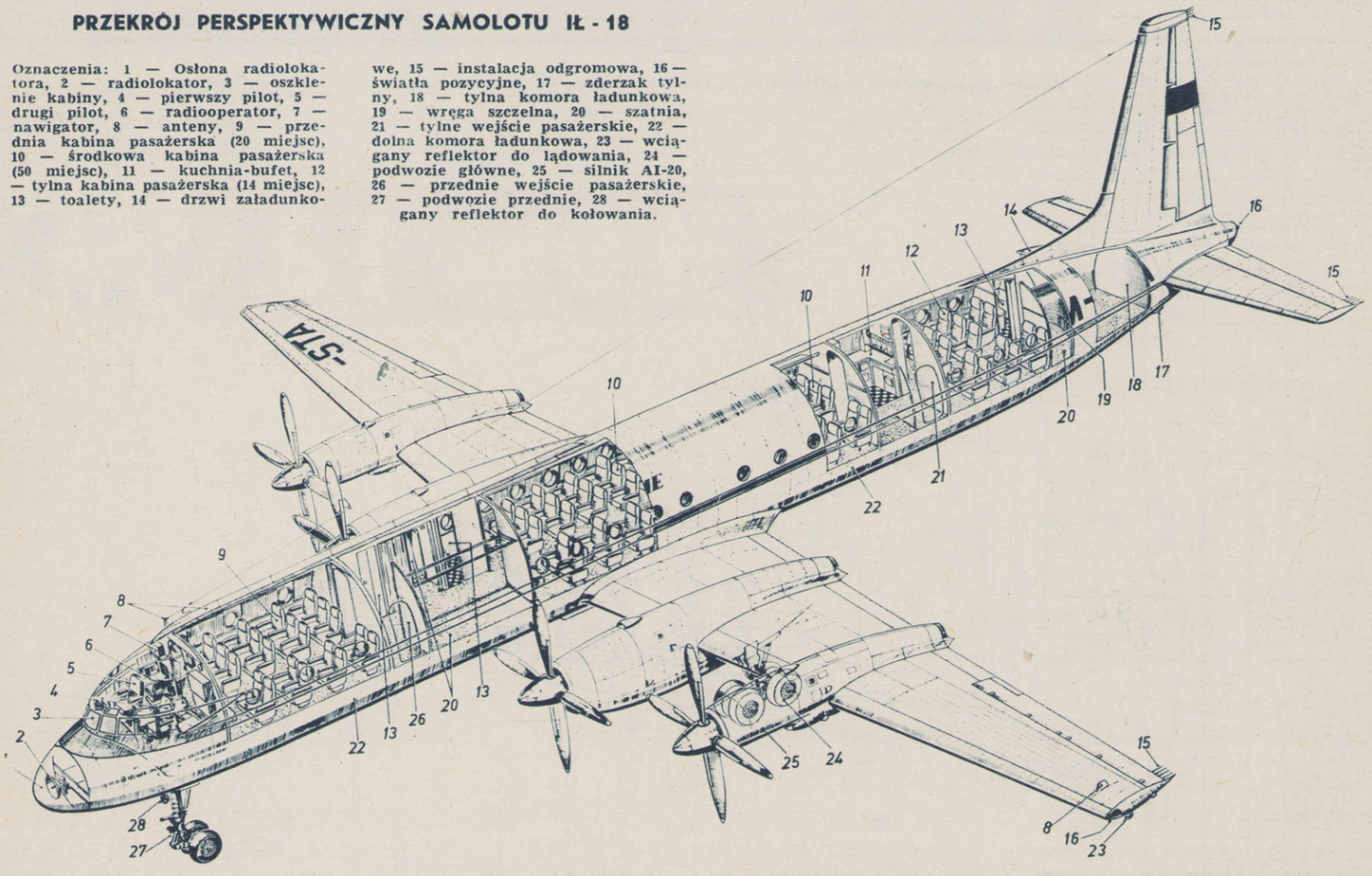
(hek)

SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO (25)

SAMOLOT KOMUNIKACYJNO-TRANSPORTOWY IŁ-18

PRZEKRÓJ PERSPEKTYWICZNY SAMOLOTU IŁ-18

Oznaczenia: 1 — Osłona radiolokatora, 2 — radiolokator, 3 — oszklenie kabiny, 4 — pierwszy pilot, 5 — drugi pilot, 6 — radiooperator, 7 — nawigator, 8 — anteny, 9 — przednia kabina pasażerska (20 miejsc), 10 — środkowa kabina pasażerska (50 miejsc), 11 — kuchnia-bufet, 12 — tylna kabina pasażerska (14 miejsc), 13 — toalety, 14 — drzwi załadunkowe, 15 — instalacja odgromowa, 16 — światła pozycyjne, 17 — zderzak tylny, 18 — tylna komora ładunkowa, 19 — wręga szczelna, 20 — szatnia, 21 — tylne wejście pasażerskie, 22 — dolna komora ładunkowa, 23 — wciągany reflektor do lądowania, 24 — podwozie główne, 25 — silnik AI-20, 26 — przednie wejście pasażerskie, 27 — podwozie przednie, 28 — wciągany reflektor do kołowania.



Dnia 23 marca 1961 r. w Centralnym Porcie Lotniczym w Warszawie na Okęciu wylądowały pierwsze trzy turbośmigłowe samoloty komunikacyjne Ił-18 P zakupione przez Polskie Linie Lotnicze LOT w Związku Radzieckim. Samoloty te wprowadzone zostały wkrótce do obsługi regularnych linii zagranicznych LOT-u. W okresie poprzedzającym odbiór samolotów od producenta grupa pracowników technicznych PLL LOT i Inspektoratu KCSP przeszła przeszkolenie techniczne i eksploatacyjne w ZSRR. Równocześnie przeszkolony został personel latający.

Samoloty Ił-18 używane są poza Związkiem Radzieckim i Polską — w Czechosłowacji, Bułgarii, Rumunii, na Węgrzech, w NRD, Chinach Ludowych, Ghanie, Algierii, Gwinei, Mali i na Kubie.

W styczniu 1964 r. dwa samoloty Ił-18 P pilotowane przez A. Polakowa i N. Stupiszyna przetransportowały do radzieckiej bazy „Mirnyj" na Antarktydzie zaopatrzenie i nowych członków stacji badawczych. Samoloty te przelatując nad terytorium Afganistanu, Indii, Birmy, Indonezji, Australii i Nowej Zelandii pokonały trasę długości 25 000 km.

Samolot Ił-18 konstrukcji inż. S. W. Iliuszyna został zaprojektowany w 1946 r., a oblatany już w początkach 1947 r. Napęd prototypu stanowiły cztery gwiazdowe 14-cylindrowe, tłokowe, chłodzone powietrzem silniki ASz-82FN o mocy 1 850 KM każdy. Samolot ten nie był produkowany seryjnie, a prace zostały przerwane. W 1956 r. zmodernizowano tę konstrukcję, wyposażając ją w cztery silniki turbośmigłowe NK-4 konstrukcji inż. N. D. Kuźniecowa o mocy 4 000 KM każdy. Oblotu samolotu oznaczonego Ił-18 P „Moskwa" dokonano w 1957 r., a następnie przeszedł on pomyślnie szereg prób eksploatacyjnych w różnych strefach klimatycznych Związku Radzieckiego, po których skierowany został do produkcji seryjnej.

Produkcję seryjną samolotu Ił-18P rozpoczęto początkowo z silnikami NK-4, które wkrótce zastąpiono silnikami AI-20 o mocy 4 015 KM, konstrukcji inż. A. Iwczenki. W 1960 r. inż. S. Iliuszyn za konstrukcję samolotu Ił-18 P został odznaczony Orderem Lenina.

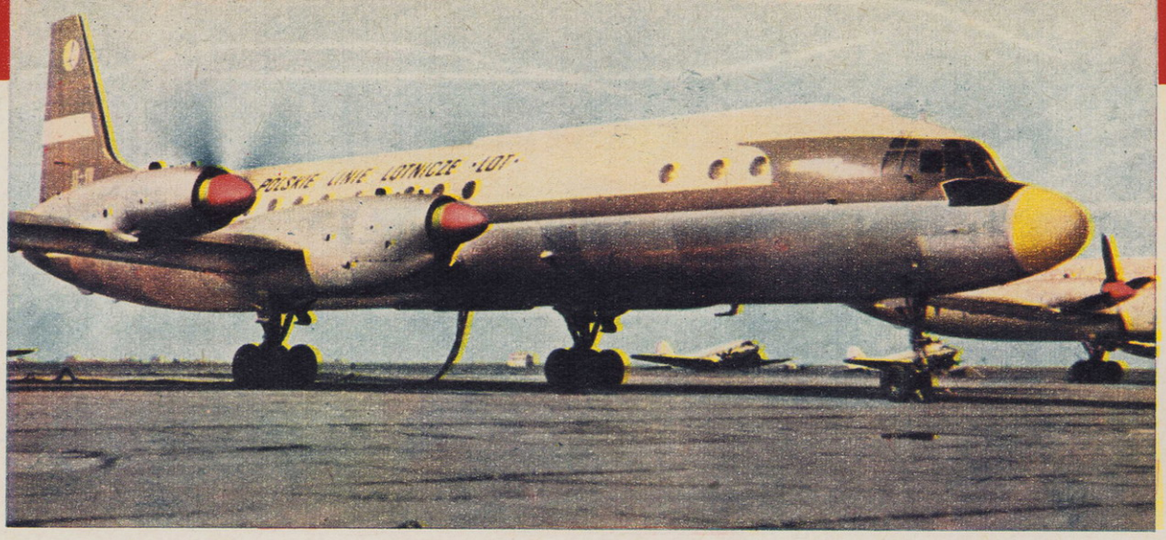
Ił-18 P jest nowoczesnym turbośmigłowym czterosilnikowym dolnopłatem metalowej, skorupowej konstrukcji. Kabina pilotów wyposażona w szeroki zestaw przyrządów i urządzeń pilotażowo-nawigacyjnych, radar, pilota automatycznego itp. Sterownice typu wolant. Przód kabiny osłonięty szkłem organicznym i krzemianowym. Kadłub w sekcjach pomieszczeń załogi i pasażerskich ciśnieniowy. Liczba miejsc pasażerskich 75 do 98 w estetycznie i funkcjonalnie rozwiązanych kabinach. W samolotach używanych przez PLL LOT wnętrza zostały wykonane przez wytwórcę, według projektu polskich plastyków prof. E. Szparkowskiego i inż. M. Stępnia.

Wysokość kabin wynosi 2,0 m, a szerokość głównego przejścia 0,5 m. Załogę stanowi pięć osób. Wnętrza kabin — klimatyzowane, pozwalające utrzymać w locie na wysokości 10 000 m ciśnienie odpowiadające warunkom lotu na 2 400 m. Płat trójdzielny, część środkowego skrzydła związana z kadłubem — trójdźwigarowa, części boczne — dwudźwigarowe. Obrys skrzydeł trapezowy o wzniosie 3°. Lotki i klapy — szczelinowe, całkowicie metalowe. Krawędzie natarcia skrzydeł wyposażone w instalację elektrotermiczną (przeciwoblodzeniową). W skrzydłach i kadłubie 22 zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 23 560 litrów. Usterzenie metalowe, jednodźwigarowe, konstrukcji skorupowej. Stery odciążone aerodynamicznie. Stateczniki wprofilowane w kadłub. Napędy sztywne z pomocniczymi przekaźnikami hydraulicznymi.

Samolot Ił-18 P posiada trójzespołowe podwozie wciągane w locie. Przednia goleń zaopatrzona w zespół dwu kół tzw. bliźniaków, sterowana hydraulicznie. Kąt skrętu około 2 × 45 stopni. Zespoły podwozia głównego w układzie czterokołowych wózków o podwójnej amortyzacji; wypuszczania i wciągania zespołów podwozia przedniego i głównego — hydrauliczne. Przed gwał-

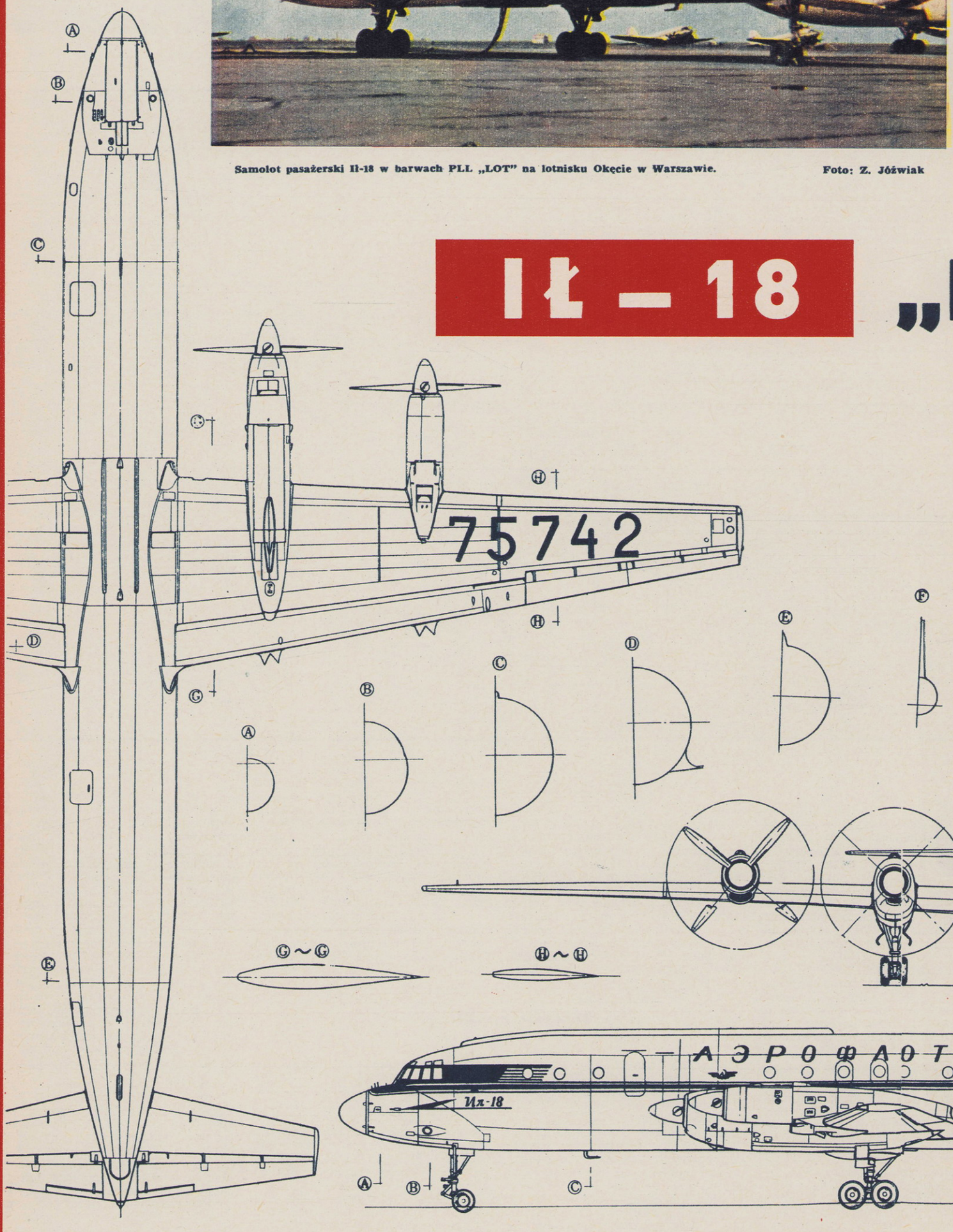
RYSZARD KACZKOWSKI

Dokończenie na str. 11



Samolot pasażerski Il-18 w barwach PLL „LOT" na lotnisku Okęcie w Warszawie. Foto: Z. Jóźwiak

Ił – 18 „



DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

townym opadaniem zespołów zabezpieczają hamulce hydrauliczne. Ciśnienie robocze instalacji hydraulicznej wynosi 210 kG/cm². Rozstaw podwozia głównego — 9,1 m.

Napęd samolotu Ił-18 P stanowią cztery turbośmigłowe silniki AI-20A o mocy 4 015 KM + 200 kG ciągu i czterołopatowe metalowe przestawialne śmigła AW-68I o średnicy 4,5 m. Piasta śmigła (dwustronnego działania) pozwala ustawić łopaty na ujemne kąty natarcia (tzw. „wsteczny ciąg"). Krawędzie natarcia łopat zaopatrzone w przeciwoblodzeniową instalację elektrotermiczną. Rozruch silników — elektryczny. Źródła prądu stałego obejmują prądnice zabudowane parami na każdym silniku i akumulatory (napięcie 24—28 V). Istnieje również instalacja prądu zmiennego o napięciu 115 V i częstotliwości 400 Hz. Zużycie paliwa przez jeden silnik — 245 G/KM/h.

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

Rozpiętość	—	37,42 m
Długość	—	35,90 m
Wysokość	—	10,16 m
Powierzchnia nośna	—	140 m²

Ciężary:

Ciężar własny (wersja dla 98 pasażerów)	—	31 300 kG
Ciężar własny (wersja dla 75 pasażerów)	—	28 000 kG
Ciężar w locie	—	61 500 kG
Obciążenie powierzchni	—	438 kG/m²

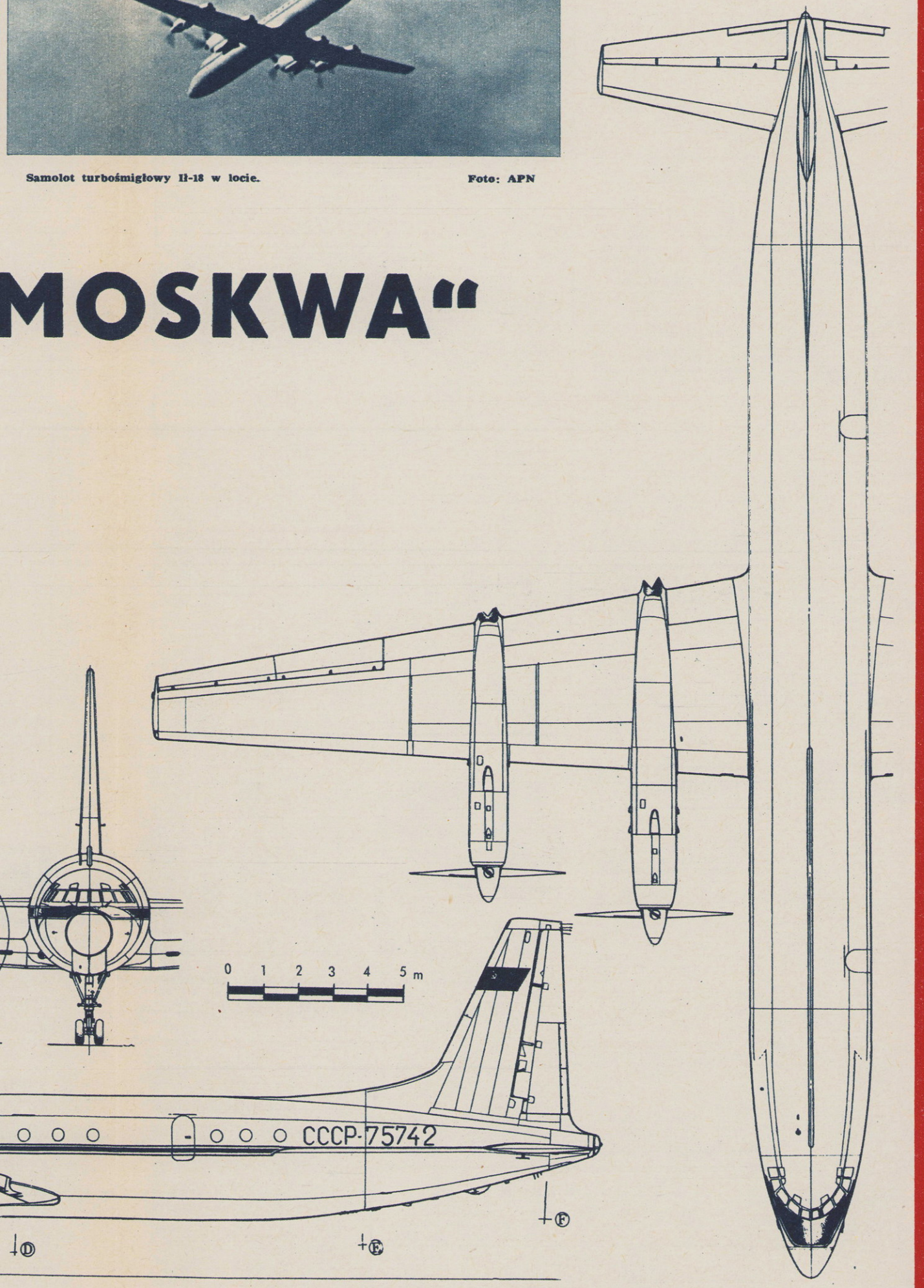
Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	692 km/h
Prędkość przelotowa	—	650 km/h
Prędkość lądowania	—	190 km/h
Rozbieg	—	800 m
Dobieg (bez odwracania kierunku ciągu śmigieł)	—	600 m
Pułap	—	10 000 m
Zasięg maksymalny	—	6 000 km/h

RYSZARD KACZKOWSKI

Samolot turbośmigłowy Ił-18 w locie. Foto: APN

MOSKWA"



Fragment usterzenia samolotu Il-18 użytkowanego przez PLL „LOT". Foto: Z. Jóźwiak

PIERWSI NAD BERLINEM

W związku ze zbliżającą się 20 rocznicą zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami, gazeta „Krasnaja Zwiezda" przynosi cały szereg nie znanych dotąd faktów z dziejów ostatniej wojny. I tak w numerze 74 z dnia 30. III. br. zamieszczone zostało wspomnienię podpułkownika rezerwy W. Krotienki zatytułowane „Lecimy pierwsi na Berlin", w którym autor relacjonuje wyprawę radzieckich bombowców na stolicę Niemiec, dokonaną w dniu 7 sierpnia 1941 r., półtora miesiąca po zdradzieckim napadzie hitlerowców na Związek Radziecki.

Poniżej zamieszczamy fragmenty tego niezwykle ciekawego wspomnienia.

Dowódca pułku lotnictwa morskiego, pułkownik Preobrażeński, oznajmił krótko:

— Start za 20 minut. Lecą ze mną Płotkin, Greczysznikow, Daszkowski, Jefremow i Drozdow. Lądowanie — tam gdzie i ja.

A więc — o tym, dokąd lecimy, wie tylko dowódca pułku.

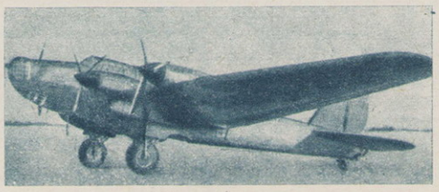
Nad Kronsztadem wzięliśmy kurs na zachód. Za pół godziny byliśmy na lotnisku położonym na wyspie. Za jakiś czas zjawiły się myśliwce. Z jednego z nich wyszedł marszałek lotnictwa Żaworonkow i pilot doświadczalny Kokkinaki. Żaworonkow powiedział: — Rząd i partia rozkazały wam uderzyć na Berlin. Mam nadzieję, że z zadenia tego wywiążecie się z honorem.

Kokkinaki dał nam wskazówki, jak najlepiej przy pełnym obciążeniu samolotów bombami wystartować z miękkiej nawierzchni lotniska. Czekaliśmy jednak na start trzy dni — była marna pogoda. Trzeciego dnia wreszcie, wieczorem, odlecieliśmy. Sześć bombowców, wyładowanych do ostateczności „pigułkami" tysiąc- i pięćsetkilogramowymi oraz paliwem, wzięło kurs na Berlin.

Leciałem jako strzelec-radiotelegrafista w maszynie dowódcy wyprawy. W rejonie między Gotlandią i Bornholmem (lecieliśmy nad Bałtykiem) napotkaliśmy potężną burzę. Po jej przebyciu, za Bornholmem, skręciliśmy na południe. Po lewej widniał Szczecin. Wysokość — 6 500 metrów, temperatura minus 45 stopni. Z lotniska pod Szczecinem niemieckie myśliwce wystartowały aby nas przechwycić. Oślepiły nas reflektory. Udało nam się jednak wymknąć i zmylić pogoń. Nie znaleźli naszej szóstki. Nie pomógł również silny ogień artylerii.

Znowu huragan ognia. Berlin niedaleko, jeszcze pięć minut lotu.

Nasze samoloty nie miały hermetyzowanych kabin. Widzę, jak strzelec pokładowy Rudakow ciężko dyszy. Ma niesprawny aparat tlenowy. Co gorsze spostrzegłem, że z uszu Preobrażeńskiego cieknie krew — popękały mu bębenki. Z przerażeniem czuję, że i mnie krew rzuca się z nosa.



Ciężki czterosilnikowy bombowiec konstrukcji W. Petlakowa — TB-7. Samoloty te nosiły później inicjały konstruktora. Uzbrojenie strzeleckie — 1 działko 20 mm w tylnej wieżyczce i 6 kaemów. Ładunek bomb 3 630 kG. Prędkość maks. — 448 km/h, zasięg — 4 000 km.

Ale już nawigator, z trudem odychając, krzyczy:

— Cel pod nami! Kurs bojowy...

Widzę ogromne, źle maskujące się miasto. Chciałbym ujrzeć minę Goebbelsa. Lecz oto samolot drgnął, jakby podskakując do góry: oddzieliły się od niego trzy cielska ciężkich bomb: „Gdyby tak w Reichstag" — myślę gorączkowo i wykopuję jednocześnie nogą poprzez luk wielką pakę złożoną z 10 000 ulotek.

Ach, ujrzeć czy trafiliśmy! Błyskają nagle w dole trzy żółto-czerwone gejzery. Drę się z radości: — Trafiliśmy! Włączam nadajnik i dwukrotnie przekazuję szyfrem:

„Ja znad Berlina: zadanie wykonane. Wracamy do bazy". Morze ognia wokół maszyny. Preobrażeński mistrzowsko wymyka się reflektorom i salwom artylerii. Wreszcie — Bałtyk. Cisza. Rankiem wylądowaliśmy. na naszym lotnisku.

Niemieckie radio podało: „W nocy z 7 na 8 sierpnia wiekse siły lotnictwa angielskiego w liczbie około 150 samolotów próbowały zbombardować naszą stolicę. Myśliwce i artyleria przeciwlotnicza rozbiły trzon formacji nieprzyjacielskich. Spośród 15 samolotów, które przebiły się nad Berlin — 9 zostało zestrzelonych".

Anglicy w odpowiedzi podali przez radio: „W nocy z 7 na 8 sierpnia ani jeden samolot angielski nie wystartował, wskutek całkowicie niesprzyjających warunków atmosferycznych".

Aby udowodnić, kto był pierwszy nad stolicą wroga, jeszcze niejednokrotnie potem lataliśmy nad Berlin.

(z)

WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS 1965

PRZED X SZYBOWCOWYMI MISTRZOSTWAMI ŚWIATA

CSRS. Mistrz sportu Ladislav Haza zamieścił w „Letectví" (nr 6) artykuł o bryzie morskiej, rozpatrując to zagadnienie w rejonie południowej Anglii, a więc prawdopodobnym miejscu rozgrywania konkurencji SMS. Autor oparł się na badaniach angielskich sprzed 7 lat.

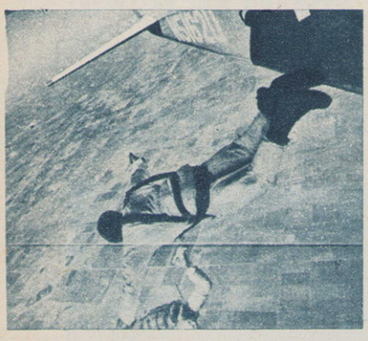
Ciekawsze uwagi — na froncie bryzy tworzy się wał cumulusów na wysokości rzędu 800—1 300 m, przy przejściu frontu spada temperatura i gwałtownie rośnie wilgotność, front przesuwa się w ciągu dnia w głąb lądu i np. między godz. 16 a 18 mija szybowisko Lasham, maksymalny zasięg bryzy w Anglii około 80 km, a w klimacie tropikalnym do 150 km, pas wznoszeń o prędkości 1—3 m/sek jest bardzo wąski i wynosi około 90—220 m, odległość, którą można przelecieć na bryzie bez straty wysokości, a nawet z jej zwiększeniem sięga czasem kilkudziesięciu kilometrów; wykorzystanie bryzy w szybownictwie może mieć miejsce na trójkącie, którego bok leży w pobliżu, w bardzo słabych warunkach oraz na dolocie.

ZSRR. Plan przygotowań ekipy radzieckiej do X SMS przewidywał obozy w Moskwie i Majkopie w miesiącu marcu oraz w Doniecku (okręg przemysłowy) w dniach 5—28 kwietnia br.

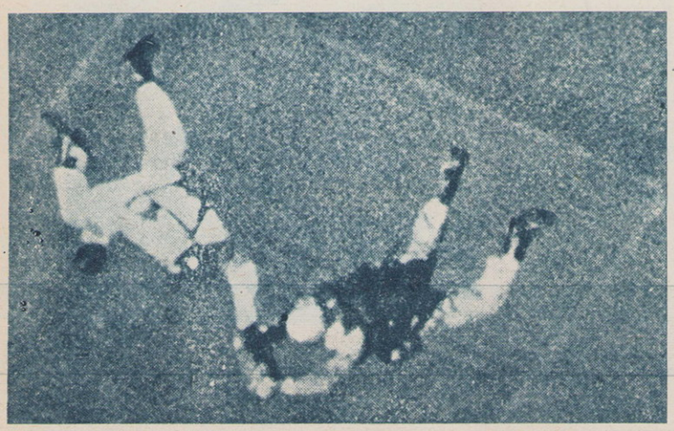
NRD. W skład ekipy NRD, która zadebiutuje na tegorocznych X SMS, będą wchodziły następujące osoby: Manfred Blauert i Bernd Nolte (piloci), Horst Rakowski i Manfred Iltsche (piloci rezerwowi), Helmut Hesche, Hannes Hönsch (pomocnicy), Max Skupin (tłumacz), Rolf Peter (trener). Kierownikiem ekipy został mianowany Degenhard Lück.

JUGOSŁAWIA. Pod tytułem „Wielka Próba" inż. Gabrijel Zdravko rozważa w „Aerosvet" szanse ekipy jugosłowiańskiej na zbliżających się X SMS. Wspomina, że pierwsze organizowane przez Brytyjczyków mistrzostwa świata w 1954 r. przyniosły Jugosławii sukces w postaci mistrzowskiego tytułu Zvonimiro Raina i Božidara Komaca w kategorii dwumiejscówek. Następne mistrzostwa w Saint-Yan również cieszyły wynikami — Rain i Stepanowić na „Kosavie" byli drudzy w dwumiejscówkach, a Saradić na „Meteorze" czwarty. Czwarty też był w Lesznie w 1958 r. Komać na „Meteorze". Obecnie — pisze inż. Zdravko — nie oczekujemy takich sukcesów. Jest bowiem wielu groźnych konkurentów, w tej liczbie Polacy i Niemcy, którzy dysponują dobrym sprzętem. Na zakończenie autor podaje dane techniczne i osiągi „Zefira" i Ka-6, które umożliwiły Makuli i Huthowi zdobycie mistrzowskich tytułów w Junin.

SAMOBÓJCZY EKSPERYMENT



Mrożącego krew w żyłach eksperymentu dokonali dwaj amerykańscy spadochroniarze, Rod Pack i Bob Allen. Jako pierwszy wyskoczył z samolotu Cessna Bob Allen, trzymając w wyciągniętych przed siebie dłoniach spadochron dla... Rod Packa, który wyskoczył w moment po nim, całkowicie bez spadochronu. Rod Pack doszedł w powietrzu Allena, przejął od niego spadochron, przypiął do swej uprzęży i potem obaj równocześnie otworzyli spadochrony, opadając szczęśliwie na ziemię. W wolnym spadku, bez spadochronów, obaj przebyli 3 000 m. Igranie ze śmiercią? Raczej tak. Bo równie dobrze dzień 7 stycznia 1965 r., kiedy to Pack wykonał swój 534 skok, mógł być ostatnim dniem jego życia. Z lewej: Allen i Pack wyskakują z Cessny. Niżej: Pack przejmuje spadochron od Allena. (z)



KOMUNIKACJA

* **Samolot** pasażerski Boeing-707, należący do australijskich linii lotniczych „Qantas", dokonał pierwszego lotu bez lądowania przez Ocean Spokojny, z USA do Australii. Trasę 12 000 km z San Francisco do Sydney samolot pokonał w czasie 14 godzin i 33 minut. Średnia prędkość wyniosła 827 km/h. Na pokładzie, poza 10-osobową załogą, znajdował się tylko jeden pasażer — dziennikarz radia australijskiego.

*

* **Zainaugurowane** zostały regularne loty pasażerskie samolotami Ił-18 na nowej bezpośredniej trasie Moskwa—Rzym. Czas przelotu między obiema stolicami — niewiele ponad 5 godzin. Włochy są 39 krajem, z którym ZSRR utrzymuje bezpośrednią łączność lotniczą.

* **Bułgarskie** linie lotnicze TABSO uruchomiły ostatnio nowy szlak lotniczy, łączący Sofię z Tel Awiwem (Izrael). Samoloty kursują na nowej trasie 2 razy w miesiącu. Jednocześnie wraz z uruchomieniem nowej trasy specjalne biuro arabskie do spraw bojkotu Izraela w Ammanie — stolicy Jordanii — podało, że TABSO z uwagi na uruchomienie linii do Izraela pozbawione będzie lądowania na lotniskach krajów arabskich.

*

* **Przeprowadzono** nad Moskwą próbne loty pierwszego zbudowanego po wojnie radzieckiego sterowca o nazwie „Ural". Powstał on z inicjatywy grupy konstruktorów w Niżnym Tagile. Sterowiec ma 25 m długości, ok. 8 m średnicy i może unieść ładunek o ciężarze około 1 tony. Konstruktorzy sterowca chcą udowodnić, że także i we współczesnych warunkach sterowce mogą być przydatne w transporcie dużych ładunków, w turystyce i lotnictwie obserwacyjnym.

Francuska Federacja Komunikacji i Transportu Publicznego wydała piękny medal pamiątkowy dla uczczenia sławnego lotnika i pisarza lotniczego Antoine de Saint-Exupery. Projektował medal artysta grafik André Galtie. Powyżej — dwie strony medalu.

ZBROJENIA NRF

Generał Trettner, dowódca naczelny zachodnioniemieckiej Bundeswehry, oświadczył w wywiadzie dla agencji DPA m. in., że Bundeswehra dysponuje lotnictwem złożonym z 14 eskadr oraz z 6 batalionów obrony przeciwlotniczej uzbrojonych w rakiety „Nike". Niedługo armia ma otrzymać nowe typy śmigłowców, zaś do r. 1970 marynarka otrzyma nowe niszczyciele i ścigacze uzbrojone w rakiety. Prowadzone są intensywne prace nad konstrukcją dla lotnictwa pionowo startujących samolotów odrzutowych.

SŁAWNI LOTNICY

Pierre Clostermann

Po ukończeniu szkolenia podstawowego w roku 1942 przeszedł kurs doskonalenia myśliwskiego w Rednal w Anglii, gdzie zapoznał się ze „Spitfire'm" Jako sierżanta — pilota skierowano go do 341 dywizjonu myśliwskiego Wolnych Francuzów noszącego nazwę „Alsace". W lipcu 1943 odnosi swoje pierwsze zwycięstwo powietrzne, a w sierpniu dwa następne. We wrześniu otrzymuje przeniesienie do 602 dywizjonu myśliwskiego RAF-u, a w październiku uczestniczy w osłonie bombowców atakujących Schweinfurt. Ma już na swoim koncie pięć zestrzelonych samolotów niemieckich.

Każdy miesiąc przynosi mu nowe śmiertelne dla wroga pojedynki powietrzne, nowe zwycięstwa. Bywa, iż w jednym locie bojowym zestrzeliwuje trzy samoloty nieprzyjaciela. Zostaje dowódcą eskadry, dowódcą dywizjonu, a w kwietniu 1945 roku dowódcą Skrzydła Myśliwskiego. Jest podpułkownikiem RAF-u i nadal podporucznikiem lotnictwa francuskiego.

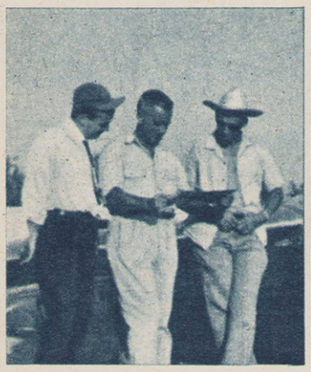
Wojnę zakończył mając dwadzieścia cztery lata. Ogółem zestrzelił 33 samoloty niemieckie, w tym 26 samolotów myśliwskich (19 FW-190 i 7 Me-109). Ponadto zniszczył 30 samolotów niemieckich na lotniskach, 72 parowozy, 225 samochodów ciężarowych itp. W czasie swojej krótkiej służby w lotnictwie, bo trwającej trzy lata, wykonał 432 loty bojowe i wylatał 2 000 godzin. Otrzymał blisko dwadzieścia wysokich odznaczeń.

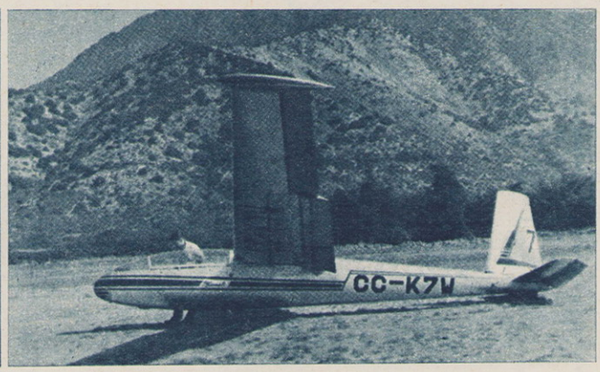
Po dwóch niezwykłych wypadkach lotniczych, już po zakończeniu wojny, z których wyszedł cało, powziął decyzję odejścia z lotnictwa. W sierpniu 1945 roku został zdemobilizowany na własną prośbę, w stopniu porucznika lotnictwa francuskiego.

As myśliwski nr 1 lotnictwa francuskiego drugiej wojny światowej wydał kilka książek, z których „Wielki cyrk" (ponad milion egzemplarzy) nagrodzona została przez Aeroklub Francuski. Według niej nakręcono film pod tym samym tytułem. Obecnie Pierre Clostermann ma 44 lata.

(m)

SZYBOWCEM PRZEZ ANDY





Lotniczą sensacją w Ameryce Południowej był pierwszy w historii przelot na szybowcu nad Andami. Wyczynu tego dokonał 35-letni Alejo Wiliamson DAVILA w dniu 12 grudnia ub. r.

Davila wystartował z lotniska w Santiago (Chile) o godzinie 13,10 na szybowcu produkcji czechosłowackiej „Blanik" (miejscowy aeroklub posiada trzy maszyny tego typu), oznaczonym CC-K7W. Przy wyborze „Blanika" pilot kierował się głównie wytrzymałością metalowej konstrukcji na silną w rejonach górskich turbulencję. Warunki meteorologiczne przedstawiały się następująco: wiatr południowo-zachodni 50 km/h, pokrycie nieba 2/3 Cu, temperatura 12°C. Wyczepienie nastąpiło na wysokości 400 m nad El Manquehue. Wykorzystując wznoszenie termiczne Davila osiągnął wysokość 3 000 m, a następnie kontynuował przelot na wysokości rzędu 4 000 m dzięki rozbudowanym cumulusom, w których uzyskiwał do 5 000 m.

Pokryte całkowicie śniegiem góry nie dawały jednak oczekiwanych wznoszeń w dalszej części przelotu. Davila znalazł się w krytycznej sytuacji. Przez 20 minut latał nie mogąc się zdecydować, czy walczyć jeszcze kilka godzin o osiągnięcie celu (Mendoza-Argentyna), czy wracać do Santiago. Było bardzo zimno (—16°C), a nie miał ciepłego ubrania, zapas tlenu mógł starczyć najwyżej na pół godziny. Wspomnienie — jak mówi Davila — Dagoberto Godoy, który pierwszy pokonał Andy na samolocie, poderwało go do walki.

A walka była zacięta. O każdy metr wysokości. Często Davila musiał wracać, by „odbić" się od zbliżających się śniegów na górskich szczytach. Mimo zimna — opowiada — bywało mu gorąco, gdy dusiło z prędkością 8 m/sek. Ratował się na żaglu. I wreszcie w decydującym momencie szczęśliwe „pół metra" pozwoliło na minięcie ostatniego pasma gór i znalezienie się nad Rio Mendoza Canyon.

Po 5 godz. 50 min. lotu Davila lądował na lotnisku w El Plumerillo, osiągając po drodze maksymalną wysokość 5 580 m. Za wyczyn swój otrzymał z rąk prezydenta Frei specjalne gratulacje od rządu. **(p)**

Na zdjęciach: w środku bohater lotu Alejo Wiliamson Davila (z lewej) oraz „Blanik" CC-K7W, na którym został wykonany przelot nad Andami (z prawej).

KOSMOS I REKORDY

JAK wiadomo, wyczyny kosmonautów rejestrowane są przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI) jako rekordy sportowe. Kosmonauci są dziś autorami rekordów międzynarodowych w zupełnie nowych klasach. I tak np. 28 rekordów w klasie lotów orbitalnych — tak męskich jak i kobiecych — należy do kosmonautów radzieckich. Ustanowione one zostały na statkach kosmicznych typu „Wostok" i „Woschod".

A jak się przedstawia sprawa zarejestrowania, jako wyczyny sportowe, ostatnich osiągnięć Pawła Bielajewa i Aleksieja Leonowa? Okazuje się, że sukces ich nie znajduje jeszcze ram regulaminowych. Życie, rozwój techniki wyprzedziły ogromnie dotychczasowe postanowienia FAI i dawny regulamin znów okazał się za wąski. Trzeba będzie więc znów rozszerzyć listę rekordów, a obaj radzieccy kosmonauci zajmą na niej pierwsze miejsca.

Istnieją projekty pościgu regulaminów za rozwojem podboju Kosmosu. Amerykanie proponują np. ustanowienie klasy rekordów w minimalnym czasie zużytym na spotkanie dwóch statków w Kosmosie, podczas jednego okrążenia Ziemi. Mówi się także o rekordach w ilości czasu spędzonego poza kabiną statku kosmicznego.

Działacze federacji sportu lotniczego ZSRR proponują sprecyzować rekordy, obejmujące tylko loty orbitalne oraz zawsze przestrzegać podziału na kategorie — męską i kobiecą. Wskazują oni także, iż przy rekordach w spotkaniu dwóch statków kosmicznych trzeba brać także pod uwagę wielkość masy wyrzucanej na orbitę, wysokość i długość lotu, podczas którego odbyło się spotkanie.

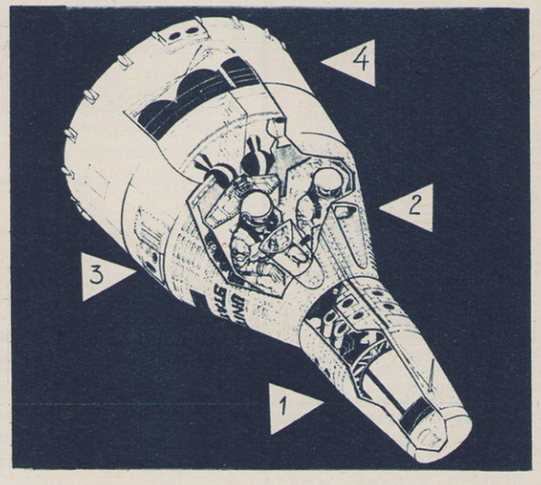
Wszystkie projekty przedstawione zostaną podczas kolejnego posiedzenia międzynarodowej komisji astronautycznej FAI.

HISTORIA „BLIŹNIĄT"

PILOTOWANY statek kosmiczny „Gemini" („Bliźnięta") zbudowany został w wytwórni MacDonnel na zamówienie NASA. Przeznaczony on jest do długotrwałych lotów orbitalnych oraz dla spotkań z innymi aparatami na orbicie ziemskiej. Oprócz zadań naukowych władze wojskowe USA liczą, iż przy pomocy tego rodzaju statków możliwe będzie inspekcjonowanie sztucznych satelitów potencjalnego przeciwnika oraz zastosowanie przy budowie stacji kosmicznych — baz wojskowych.

Prace nad „programem Gemini" rozpoczęto w kwietniu 1961 roku, przy czym wykorzystano tu doświadczenia „programu Mercury". Wytwórnia MacDonnel opracowała statek kosmiczny „Gemini" w sposób, rzec można, „samolotowy". Tylko kabina załogi jest hermetyzowana. Pozostała część kadłuba statku ma podzespół silnikowy, paliwowy itp.

Eksploatacja statku również przypomina samolotową. „Gemini" wykorzystuje np. siłę nośną kadłuba w atmosferze ziemskiej, a w dalszych próbach przewidziano lądowanie na elastycznym płacie typu Rogallo, przy czym statek otrzyma podwozie trójgoleniowe zaopatrzone w płozy. Warto również wspomnieć, że i rozmieszczenie załogi jest podobne jak w typowym np. samolocie komunikacyjnym: z lewej strony kabiny mieści się fotel pierwszego pilota — dowódcy (tu siedział Grissom), a z prawej fotel drugiego pilota — nawigatora (tu siedział Young). Przy projektowaniu statku zwracano szczególną uwagę na łatwość dostępu do poszczególnych agregatów, zabudowując je w swego rodzaju odejmowane „moduły" (czyli jednostki, bloki albo części). Idea zastosowania bloków polega na tym, że mogą one być składane pewnymi grupami, co ułatwia szybką likwidację uszkodzeń przez wymianę całego bloku — modułu, bez konieczności poszukiwania na przykład przerwanego obwodu w kilometrowej długości sieci zasilania. Poza tym, dzięki logistycznemu łączeniu poszczególnych bloków, istnieje możliwość różnego ich wykorzystania w zależności od przeznaczenia.



Konstrukcyjnie — statek „Gemini" składa się z czterech zespołów. Patrząc od przedniej, najwęższej części, znajdujemy tu blok z wyposażeniem umożliwiającym spotkanie na orbicie, dalej blok służący do sterowania procesem wejścia w atmosferę ziemską, następnie blok tworzący kabinę dwuosobowej załogi oraz blok przejściowy mający dwie sekcje: w jednej znajduje się wyposażenie, a w drugiej silniki hamujące. Na wyposażenie przedniego bloku składa się: aparatura radiolokacyjna, spadochron ustateczniający statek, spadochron główny (a w dalszym rozwoju doświadczeń przewidziano tu umieszczenie elastycznego, nadmuchiwanego płata) i antena prętowa UKF. W czołowej ściance bloku znajduje się otwór z wewnętrznym systemem trzech „zatrzasków", umożliwiających połączenie się z członem-rakietą „Agena-D" na orbicie. Rozmiary przedniej części bloku tworzącego ucięty stożek są następujące: długość 0,94 m, a średnica max. 0,76 m. Tylna część przedniego bloku ma długość 0,23 m i stałą średnicę 0,97 m.

(cdn.)

Nowości handlowe dla małego lotnictwa

Rozwijająca się od kilku lat Wytwórnia Prefabrykatów Modelarskich w Krośnie pragnie zabezpieczyć potrzeby modelarzy i dlatego już w II kwartale br. (maj, czerwiec) ukażą się w sprzedaży w sklepach CSH następujące materiały:

1. Nitroklej AK-20 (błędnie zwany „kolodionem") w słoikach około 100 g — cena detaliczna 8,60 zł. 2. Nitrocelon bezbarwny do napinania płótna — stosowany do impregnacji pokrycia modeli latających — w słoikach 300 g — cena detaliczna 13,60 zł. 3. Lakiery nitro — różne kolory: a) czerwony, b) czarny, c) pomarańczowy, d) aluminiowy, e) niebieski, f) kość słoniowa, g) khaki, w słoikach około 50 g — cena detaliczna 4,30 zł. 4. Guma modelarska 1 × 4 mm pakowana po 30 g w torebkach z folii igielitowej — cena detaliczna 4,30 zł. 5. Deseczki lipowe 1,5 × 50 × 1 000 i 2 × 500 ×1 000 — cena detaliczna 2,70 zł. 6. Deseczki lipowe 5 × 80 × 1 000 — cena detaliczna 4,80 zł; 10 × 80 × 1 000 — cena detaliczna 7,20; 15 × 80 × 1 000 — cena detaliczna 9,70; 20 × 80 × 1 000 — cena detaliczna 12,10 zł.

Ceny, które podałem, są orientacyjne, ponieważ nie zostały one jeszcze zatwierdzone przez Komisję Cen i mogą ulec pewnym, niewielkim zmianom.

Ilości powyższych materiałów będą jeszcze niewielkie — kształtować się będą w granicach od 2 000 do 5 000 szt, z wyjątkiem gumy, na którą jest kolosalne zapotrzebowanie. Ale, jak wiadomo, z uruchomieniem każdej nowej produkcji są olbrzymie trudności, natury zaopatrzeniowej, produkcyjnej itp; ale najgorzej jest zacząć — potem idzie o wiele łatwiej.

Asortyment, który podałem, jest w tej chwili zamówiony przez Oddziały CSH i uzgodniony na ostatniej giełdzie towarowej na Wiosennych Targach Poznańskich.

Równocześnie chciałbym się zwrócić do wszystkich odbiorców z gorącym apelem, aby nie pisali bezpośrednio do Wytwórni, ponieważ WPM nie prowadzi indywidualnej sprzedaży. Proszę zwrócić się bezpośrednio do sklepów CSH. Na marginesie pragnę dodać, że codziennie otrzymujemy dziesiątki listów z całego kraju zamawiających paliwo do silników i inne materiały, na które to listy musimy odpowiadać odmownie i kierować do CSH, co przysparza nam dodatkowych kłopotów.

Kierowanie listów bezpośrednio do Oddziałów CSH usprawni zapewne zaopatrzenie i dopomoże Wytwórni w rozprowadzaniu produkowanych materiałów.

Podaję poniżej adresy tylko większych Oddziałów CSH, gdyż punktów sprzedaży jest dużo więcej.

1. CSH Oddział Warszawa, ul. Marszałkowska 82/84
2. CSH Dom Handlowy Warszawa, ul. Marszałkowska 82/84
3. CSH Oddział Kraków, ul. Karmelicka 31
4. CSH Oddział Katowice, ul. Szafranka 5
5. CSH Oddział Wrocław, ul. Św. Antoniego 19/21
6. CSH Oddział Łódź, ul. Piotrkowska 125
7. CSH Oddział Lublin, ul. Krakowskie Przedmieście 62
8. CSH Oddział Szczecin, Al. Wojska Polskiego 154/156
9. CSH Oddział Bydgoszcz, ul. Reja 7a.

K. GINALSKI

CHCEMY USTANOWIĆ NOWY REKORD KRAJOWY

Model został skonstruowany przeze mnie i Jana Michałłę w celu ustanowienia w 1965 roku nowego rekordu Polski w kategorii modeli szybkich na uwięzi o pojemności 10 cm sześc.

W czasie próbnych lotów (przeprowadzonych z modelem posiadającym prowizoryczny zbiornik) na torze modelarskim w Sosnowcu okazało się, że model bardzo dobrze lata, jest nadzwyczaj stateczny i doskonale startuje z trzykołowego wózka. Uzyskana prędkość około 185 km/h. Sądzić należy, że przy prawidłowej regulacji i po dotarciu silnika model przekroczy prędkość 200—210 km/h. Obecnie silnik Mac-Coy 10 cm sześc. jest docierany i w miesiącach wiosennych przystąpimy do prób bicia rekordu.

Opis budowy modelu: Skrzydła są wykonane z balsy średniotwardej, przy czym krawędź natarcia i spływu jest wzmocniona listwami lipowymi i sosnowymi. W środkowej części umieszczono wzmocnienie ze sklejki dla orczyka. Podobnie jak skrzydło wykonane jest usterzenie. Ster wysokości o wymiarze 120 x 30 mm jest zamocowany na metalowych zawiasach. Kadłub składa się z metalowego odlewu części przedniej (spodniej) mieszczącej silnik i zbiornik oraz balsowej części górnej i tylnej. Zbiornik paliwa komorowy konstrukcji Sladkego ma pojemność 72 cm sześc. Kołpak śmigła wykonany jest z duralu. Śmigło z grabiny. Silnik — „Mac-Coy" — Red Head — 10 cm sześc. Cały model jest pokryty papierem japońskim trzykrotnie cellonowanym i szlifowanym oraz malowany natryskowo lakierem.

Po wykonaniu dalszych startów prześlemy ich wyniki oraz dalsze szczegóły lotów i sposobu ich przeprowadzenia.

JAN TOMASZEWSKI

16 MAJA STARTUJEMY W WARSZAWIE

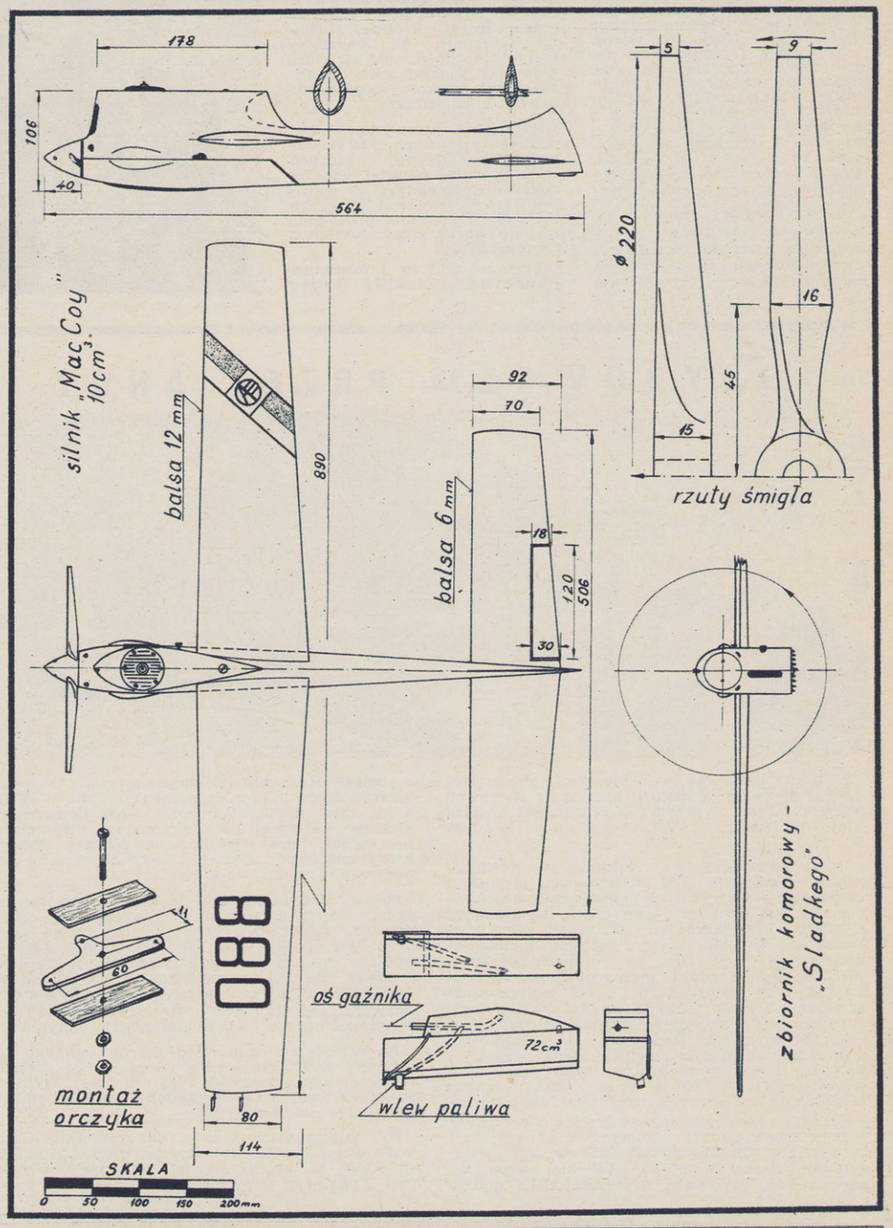
Komitet organizacyjny zaprasza modelarzy z całej Polski na tradycyjne zawody modeli z napędem gumowym — „Memoriał Kazimierza Błaszczyńskiego" i zdobywające coraz większą popularność zawody modeli z napędem spalinowym o „Puchar PZL-Okęcie", które odbędą się w bieżącym roku w niedzielę dnia 16 maja.

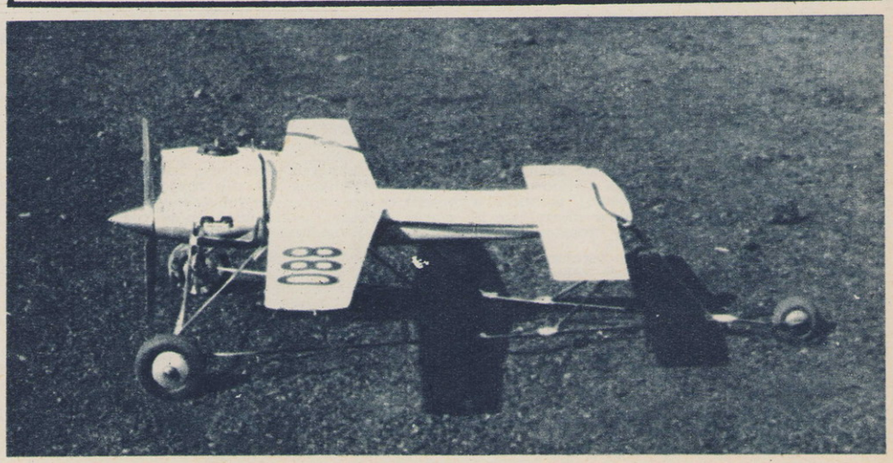
Zawody zostaną rozegrane na podstawie regulaminów, analogicznych w zasadzie jak w latach ubiegłych. Nowością będzie wprowadzenie dla modeli z silnikiem o pojemności do 1 cm³ obowiązujących standardowych zbiorniczków pojemności 1 cm³, rozprowadzanych przez Aeroklub Wrocławski i obowiązujących dotychczas na zawodach organizowanych przez ten aeroklub.

Pełny regulamin zawodów otrzymają aerokluby regionalne w najbliższych dniach.

W ramach zawodów o „Puchar PZL-Okęcie" przewidziany jest (jak co roku) konkurs modeli śmigłowców z napędem spalinowym. W latach ubiegłych brak było chętnych do tej ciekawej konkurencji — może w tym roku znajdą się „pionierzy" tej kategorii modeli.

Organizatorzy (i nagrody) czekają!





NOWOCZESNOŚĆ W BUDOWIE MAŁYCH SAMOLOTÓW

WSPÓŁCZESNE modelarstwo lotnicze posługuje się w szerokim zakresie półfabrykatami, to jest częściami przygotowanymi do wykonania określonego typu modelu. Stale wzrastająca popularność małego lotnictwa — jego masowość zmusza w pewnym sensie do standaryzacji i produkowania zestawów materiałowych. Chodzi o to, aby zarówno sama budowa modelu jak i produkcja zestawów były niekomplikowane, aby bez użycia specjalnych urządzeń można było jak najszybciej zobaczyć „własny" model w powietrzu.

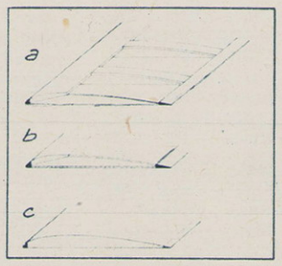
Wytwórnie zestawów modelarskich opracowują coraz to nowsze typy, wykorzystując konstrukcje rekordowe, a najczęściej przystosowując najpopularniejsze statki powietrzne do celów modelarskich.

Każdy zestaw, nawet najstaranniej opracowany, wykonany i zapakowany, ma pewną zasadniczą wadę: może być wykorzystany wyłącznie do określonego przez wytwórcę modelu. Czasami można tu coś zmienić zgodnie z własnym życzeniem, ale do modelu na przykład własnej konstrukcji tylko nieliczne części mogą się przydać.

Innowacją w przygotowaniu zestawów materiałowych jest świetnie przemyślany zestaw projektu Austriaka Ericha Jedelsky'ego.

Założeniem projektu jest danie młodemu konstruktorowi pewnego zestawu jakby klocków, z których można dowolnie budować na przykład zespoły skrzydeł, bez trzymania się określonego ściśle typu samolotu czy szybowca. Pomysł kapitalny w swej prostocie, bo podobnie i murarz nie wykonuje cegieł do wznoszenia budowli, a wszystkie dziedziny przemysłu wykorzystują części standardowe. Zaletą „systemu Jedelsky'ego" jest możność konstruowania jedynie przy wykorzystaniu rozsądnie podanych części, czego w normalnym zestawie materiałowym niestety nie ma. Jak podaje projektodawca, pracował on nad modelarską standaryzacją ponad dziesięć lat. Chciał przy tym stworzyć takie „klocki", aby miały one rozmiary optymalne, najkorzystniejsze i najczęściej stosowane. „System Jedelsky'ego" oparty jest co prawda na drewnie balsowym, mniej na sośnie i sklejce. Wydaje się jednak, iż w naszych warunkach możliwe jest wykorzystanie zamiast balsy styropianu (który na Zachodzie jest droższy niż balsa — odwrotnie jak u nas), sklejki i sosny albo i części profilowanych z tworzyw sztucznych innego rodzaju.

System klockowy polega na dostarczeniu modelarzowi typowych części składowych: krawędź natarcia z sosny lub olchy o



Możliwości konstrukcyjne. A — układ szkieletowy, B — skorupowy, C — pełny.

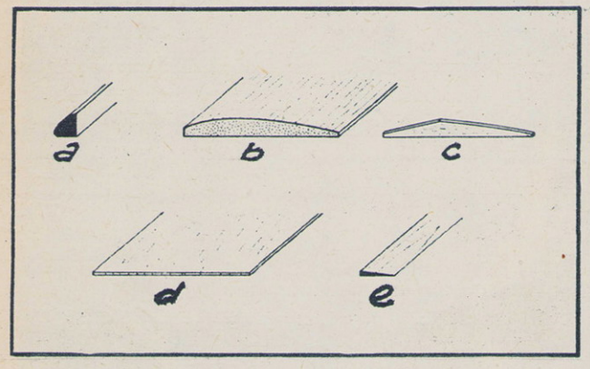
rozmiarach 2x2; 3x3, 3x5 i 7x7 mm o długości 920 lub 1 210 mm; krawędzi tylnych 4x17; 3x12; 2x7 i 5x15 mm o tejże długości, żeberek olchowych grubości 1,5 mm w 10 rozmiarach, płytek balsowych profilowanych (płasko-wypukłych) w 5 rozmiarach oraz deseczek balsowych spełniających rolę sztywnego pokrycia lub wypełniacza. Jakie skrzydła można budować przy wykorzystaniu wymienionych prefabrykatów — podano na rysunku. Widzimy tu trzy rodzaje: skrzydło szkieletowe, skorupowe i wykonane z pełnego odcinka płytki profilowanej wzmocnionej krawędziami.

W przypadku wykorzystania innych rodzajów profilów niż o płaskim spodzie, można wykorzystać prefabrykaty w sposób pokazamy na osobnych rysunkach, gdzie widzimy sposób budowy zarówno cienkiego profilu ptasiego jak i grubego — symetrycznego.

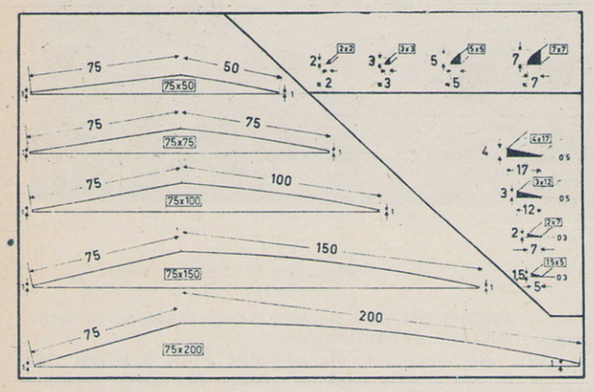
System klockowy dostosowano na razie dla skrzydeł i usterzenia, a więc dla najważniejszych części małych naszych statków powietrznych. Być może, iż podobny system zostanie wykorzystany dla kadłubów, choć tu już napotyka na ogół młody konstruktor mniejsze kłopoty.

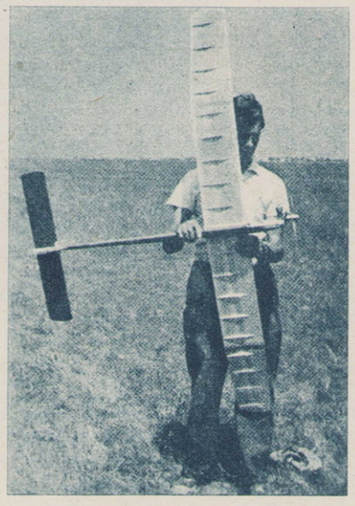
Z dobrych wzorów na pewno warto korzystać. Naszej wytwórni w Krośnie przedstawiamy pod rozwagę wykorzystanie „systemu Jedelsky'ego, który jako nowoczesny na wskroś i pożyteczny dla rozwoju konstrukcyjnego modelarzy — godny jest polecenia.

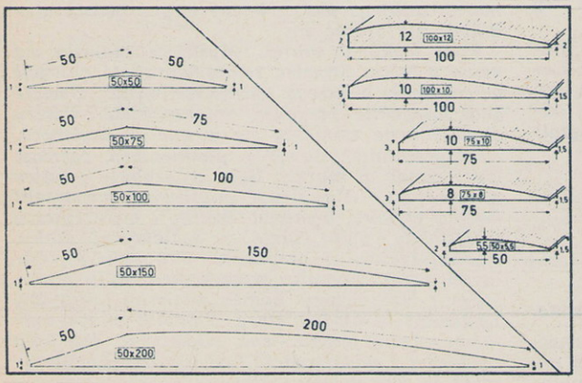
P.E.

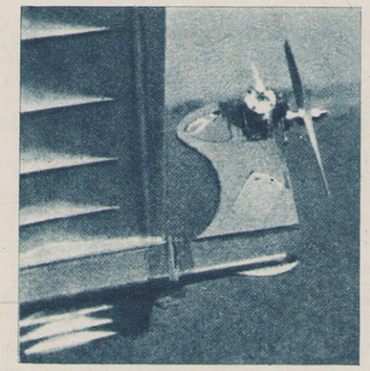


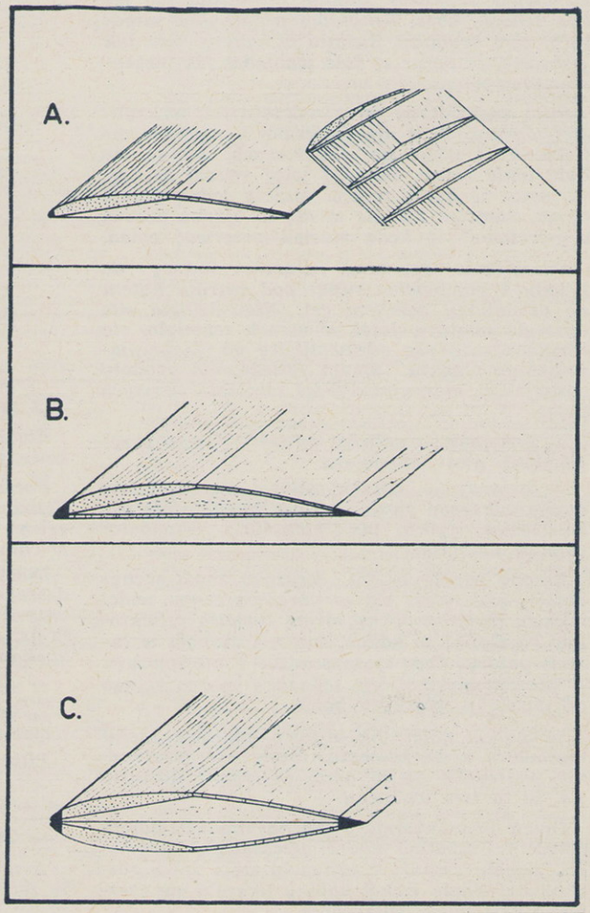
Na rysunkach: z lewej — typowe prefabrykaty; a — krawędź natarcia, b — płytka profilowana, c — żebro, d — płytka, e — krawędź spływu. Niżej — standardowe rozmiary żeber. Na zdjęciach — modele ze skrzydłami wykonanymi systemem Jedelsky'ego. Z prawej — Przykłady konstrukcji skrzydeł: A — profil wklęsły, B — płaski i C — dwuwypukły.











NA ROZKAZ DOWÓDCY

WŁADIMIR BUŁDAKOWSKIJ

Opisane niżej zdarzenie miało miejsce jesienią 1941 roku. Wszystkie przedstawione fakty — dotyczące działań załogi samolotu bombowego — są prawdziwe. Autor tej powieści, Władimir Bułdakowskij, napisał ją przeszło dwadzieścia dwa lata temu. Nie zdążył jednak wówczas opublikować jej, gdyż został zmobilizowany i skierowany na front. Rękopis opowieści zaginął. Władimir Bułdakowskij odnalazł go dopiero w 1963 roku i opublikował w miesięczniku „Wokrug Swieta".

CIEMNOŚCI groźnej, milczącej nocy przysłoniły morze, spowiły horyzont. Bombowiec leciał na dużej wysokości. W kabinie dowódcy załogi lejtenanta Jara raz po raz zapalało się światełko urządzenia rozmównicze — nawigator podawał dokładny kurs.

Bombowiec leciał wyznaczoną trasą. Lejtenant pilotował go według przyrządów — ufał im całkowicie. Na niebie ani jednej gwiazdki. Gdzieś o kilka tysięcy metrów niżej rozpościerało się morze, za horyzontem powinien być przyczajony, zatopiony we mgle brzeg...

Po upływie dwudziestu minut nawigator zameldował, że w przodzie, niedaleko już, znajduje się obiekt. Wokoło panowała cisza — nie widać żadnego światełka, nie słychać jakiegokolwiek dźwięku. A więc bombowiec nie został jeszcze wykryty. Minęło kilka męczących sekund. Samolot był już nad celem.

Lejtenant wyłączył silniki. Bombowiec runął w dół. W pewnym momencie maszyna, uwalniając się od bomb, zachybotała. W dole wystrzelił purpurowy płomień. Rozprzestrzeniając się, błyskawicznie ogarnął wszystko wokoło. Płonęły olbrzymie zbiorniki z paliwem, rafineria ropy naftowej. Równocześnie niemal gruchnęły działa przeciwlotnicze, zapaliły się światła potężnych reflektorów. Ich srebrzyste smugi przeszywały niebo, szukając uparcie samolotu.

Bombowiec wykonywał drugie zajście. Ostrza reflektorów zdążyły już skrzyżować się na nim: teraz widoczny był z ziemi doskonale. Lufy nieprzyjacielskiej broni przeciwlotniczej pluły ogniem bez przerwy. Żądła pocisków smugowych, zapalających i przeciwpancernych mknęły w stronę samolotu.

Reflektory oślepiały pilota. Oświetlona błękitnawym światłem kabina wydawała się jakoś dziwnie obca. Światełka przyrządów migały niczym brylanty. Światło w kabinie było tak jaskrawe, że pożar w dole wyglądał jak mętnoczerwona plama.

Pilot wiedział, że teraz należało jak najszybciej wyrwać się z niebezpiecznych szponów reflektorów i skryć się w chmurach. Ale to nie było takie łatwe. Powziął więc śmiałą decyzję — runąć w dół i zrzucić jeszcze jedną porcję bomb. Samolot zniknie wtedy w blasku pożaru i przeciwlotnicy będą musieli przerwać ogień.

Energicznie przesunął drążek sterowy do przodu i bombowiec runął pod ostrym kątem na oświetlony pożarem cel. Niewidzialna siła wcisnęła pilota w fotel, w uszach szumiało, ale łzawiące oczy nie odrywały się od nieprzyjacielskiego obiektu. Smugi reflektorów opadały coraz niżej, nie wypuszczając samolotu ze swych objęć.

— Zrzucam! — doleciał gdzieś z daleka przytłumiony głos nawigatora.

— Zrzucaj! — odrzekł pilot i nie dosłyszał nawet własnego głosu. A może w ogóle nie odpowiedział, tylko tak pomyślał. Nawigator wgniótł przycisk.

Bomby runęły w dół. Maszyna znów zachybotała, poderwała się w górę, po czym nadal mknęła gwałtownie ku ziemi. Światła reflektorów bladły, aż w końcu zupełnie utonęły w łunach pożaru. Czas wyprowadzać z nurkowania. W przeciwnym bowiem wypadku można zginąć od wybuchu własnych bomb.

Samolot z potężnym wyciem silników zaczął wychodzić z nurkowania. Nagle coś gwałtownie podrzuciło go w górę. Lejtenant domyślił się, że to fala wybuchu.

Ogień przeciwlotniczy ucichł. Ale oślepiające smugi reflektorów nadal przeszywały ciemności, sięgały chmur, krzyżowały się i znów rozchodziły. Nagle wokół kabiny ukazały się czerwone pióropusze wybuchów.

„Dostrzegli!" — pomyślał lejtenant i zaczął rzucać samolotem z jednej strony w drugą, starając się jak najprędzej dociągnąć do zbawiennej chmury.

To nie był zwyczajny ostrzał. To był prawdziwy huragan ognia i stali. Niemcy, obawiając się widocznie, aby ponownie nie stracić maszyny z oczu, strzelali ze wszystkich dział i karabinów maszynowych. W pewnym momencie pocisk rozerwał się tuż koło ogona samolotu. Odłamki zabębniły po kadłubie i skrzydłach. „Stery?" — przemknęła niepokojąca myśl. Ruszył drążkiem — stery działały. W porządku!

A teraz, jak najszybciej w chmury! Już niedaleko!

— Messerschmitty! — zawołał nawigator.

Bombowiec wszedł w chmury. Gęsta, szara masa szczelnie otuliła maszynę.

Pociski ścigały jeszcze samolot, ale teraz Niemcy strzelali już na ślepo. Potem ogień ucichł. A więc Messerschmitty również weszły w chmury...

Dowódca załogi nie widział nawigatora siedzącego w przedniej kabinie. A nawigator Lewitson nie dawał znaku życia. Kabina jego, cała oszklona, nie chroniła przed pociskami i odłamkami. Z niepokojem więc lejtenant zapytał:

— Żyjesz?

— Wszystko w porządku! — odrzekł nawigator.

Pilot uśmiechnął się.

— A ty, Kuzniecow? — zapytał z kolei strzelca — radiotelegrafistę.

— Trafili w kabinę, ale nic mi się nie stało.

A więc wszyscy zdrowi i cali. Można uznać, że zadanie zostało wykonane wzorowo, jeśli nie liczyć oczywiście kilku przestrzelin w samolocie. Najważniejsze mamy już za sobą. Wątpliwe, aby myśliwce...

— „Messerschmitty" z lewej — zameldował radiotelegrafista.

— Ile?

— Dwa.

Leciały nieco z lewej, kursem spotkaniowym — jeden wyżej, drugi niżej. Pilot spodziewał się ataku czołowego, ale myśliwce zaczęły zataczać półkole. Lejtenant Jar rozszyfrował, nieskomplikowany zresztą, manewr nieprzyjaciela. Chcą po prostu zatoczyć półkole i zaatakować z tyłu. „Liczą, że trafili na naiwnych" — pomyślał i wykonał energiczny zakręt. „Messerschmitty" przemknęły obok. Lejtenant obejrzał się: myśliwce nieprzyjacielskie zniknęły. Widocznie straciły z oczu jego maszynę i teraz buszują w chmurach.

Ale oto znów się ukazały. Pilot wiedział już, że nie da się uniknąć walki. Myśliwce wyłoniły się z chmur tak blisko, że o zmyleniu śladu nawet mowy być nie mogło. Skoro więc nie można uniknąć walki, lepiej chyba będzie atakować niż bronić się.

Pilot wykonał zakręt. Myśliwce znalazły się nagle z boku. Strzelec radiotelegrafista chwycił w celownik bliższego „Messerschmitta" i nacisnął wszystkie przyciski równocześnie. Cztery ogniste serie werżnęły się w kadłub myśliwca. „Messerschmitt" stanął w płomieniach, zatrząsł się i runął w morze. Było to szybkie i łatwe zwycięstwo. Ale drugi myśliwiec wystrzelił świecą w górę, wykonał zakręt i otworzywszy gwałtowny ogień, ruszył do szaleńczego ataku. Pociski trafiły w przyrządy. Posypały się odłamki szkła. Ponadto strzaskana została prawa lotka i uszkodzony koniec prawego skrzydła. Lejtenant sprawdził stery. Samolot podporządkowywał się jeszcze woli pilota, ale już były trudności z wykonaniem lewego zakrętu i utrzymaniem planowanego kierunku lotu.

Niemiec był doświadczonym pilotem. Umiejętnie manewrował, wymykał się spod ognia, zajmował dogodną pozycję i błyskawicznie przechodził do ataku. Po każdym jego ataku bombowiec coraz bardziej tracił stateczność. Koniec uszkodzonego skrzydła odpadł, kabiny podziurawione, radiostacja strzaskana... Nowa seria wroga i jeszcze jedno nieszczęście:

— Lewy silnik nie pracuje — zameldował nawigator.

— Wiem — odrzekł pilot. — Drugi jest sprawny, lecimy...

A „Messerschmitt" zbliżał się już do ogona zranionego bombowca. Atak z tej strony nic dobrego załodze nie wróżył: do tyłu nie można było strzelać — przeszkadzało usterzenie samolotu. Bombowiec, wskutek utraty sterowności, tracił gwałtownie wysokość.

Myśliwiec zbliżył się prawie do samego ogona radzieckiej maszyny. Pilot niemiecki, wiedząc, że bombowiec nie może się bronić, nie otwierał ognia. Chciał widocznie nacieszyć się zwycięstwem i przedłużyć agonię ginącego samolotu. Leciał w odległości zaledwie trzech — czterech metrów od statecznika. Strzelec-radiotelegrafista wyraźnie widział twarz niemieckiego pilota. Faszysta, spotkawszy się wzrokiem z Kuzniecowem, wyszczerzył cynicznie zęby i wskazując palcem w dół, myślał zapewne: „Rus, zaraz pójdziesz na dno".

— Dowódco — zawołał radiotelegrafista — ten gad szczerzy zęby i pokazuje palcem w dół.

— Zestrzel go! — powiedział Jar.

— A usterzenie? — spytał zaniepokojony Kuzniecow. — Przecież to samobójstwo!

— Wiem — odrzekł pilot. — Rozkazuję, zestrzel tego asa!

Rozkaz dowódcy jest dla podwładnego prawem. Strzelec zdawał sobie sprawę, że dobije własną maszynę, ale wtedy i faszysta pójdzie na dno. Skierował więc kaemy do tyłu i uchwycił „Messerschmitta" w siatkę celownika.

Faszyście widocznie znudziła się już ta zabawa, albo dostrzegł być może lufy kaemów, gdyż nagle otworzył ogień. Pociski werżnęły się w śmiertelnie ranną maszynę, przeszywając ją od ogona do silników...

— Strzelam! — krzyknął przez urządzenie rozmównicze radiotelegrafista i nacisnął przyciski spustowe.

Serie z karabinów maszynowych, przeszywając usterzenie ogonowe własnego samolotu, wpakowały się w nos myśliwca. „Messerschmitt" zachwiał się, stanął w płomieniach i spadł do morza. Kilka sekund utrzymywał się na powierzchni wody, po czym nastąpił wybuch i szczątki poszły na dno.

— Przygotować się do skoku, zabrać łódkę — rozkazał lejtenant.

Do wody pozostało już tylko piętnaście metrów, dziesięć... pięć...

Silnik wyłączony. Jeszcze ułamek sekundy i samolot runął w morze. Woda, przez szczeliny i przestrzeliny, wdarła się do wnętrza. Lotnicy wyskoczyli z kabin i starali się odpłynąć jak najdalej, aby nie wciągnął ich wir tonącego samolotu...

W przemoczonych futrzanych kombinezonach ciężko było utrzymać się na wodzie. Lejtenant Jar, opadając z sił, płynął w kierunku głosów kolegów.

— Wiosła woda zabrała! — krzyknął nagle nawigator.

W tym samym momencie potężna fala nakryła lotników i uniosła w morze pompkę wraz z wężem gumowym. Sytuacja była rozpaczliwa. Lotnicy nie tracili jednak nadziei. Pomagając sobie wzajemnie, ściągnęli kombinezony i zaczęli, na zmianę, napełniać łódkę powietrzem. W tych warunkach było to bardzo męczące zajęcie. Chwilami ogarniało ich zwątpienie...

W końcu łódka, napełniona powietrzem, zakołysała się na wodzie. Lotnicy usadowili się w niej, ale odpoczywać nie było czasu.

Na niebie ukazały się już gwiazdy. Zrobiło się chłodniej. Mokra odzież kleiła się do ciała.

— Ciekawe, gdzie w tej chwili się znajdujemy? — spytał Kuzniecow.

— Wygląda na to, że na morzu — rzekł lejtenant.

— Dziękuję za cenną informację — odparł radiotelegrafista, usiłując uśmiechnąć się.

Nawigator siedział na dziobie łódki i wpatrywał się w gwiazdy.

— No co, nawigatorze, zastanawiasz się? — zagadnął go dowódca załogi.

— Tak...

— Dokąd mamy płynąć? — spytał Kuzniecow.

— Do domu... — odrzekł nawigator.

Rozmawiali jeszcze chwilę, zastanawiali się, po czym nawigator określił według gwiazd kierunek i zdecydował:

— Płyniemy!

Załoga bombowca „weszła na kurs powrotny". Wiosłowali rękami, zanurzając je po łokcie w słonej wodzie.

...Świtało. Gasły gwiazdy na niebie. Na wschodzie zaróżowiło się. Czerwona tarcza wyjrzała zza horyzontu, rzucając na wodę garść oślepiających promieni. Lotnicy przestali wiosłować — podziwiali wschód słońca...

Głód, pragnienie i senność dawały się już we znaki. Wiosłowali w milczeniu. Morska sól żżerała skórę. Na rękach tworzyły się rany...

Minęła jeszcze jedna doba. I znów wyjrzało słońce, ciepłe, łaskawe. Ale ciepło zwiększało tylko pragnienie, potęgowało zmęczenie.

...Około południa na niebie ukazał się jakiś punkcik. Rósł szybko w oczach i wkrótce wyraźnie widać już było sylwetkę samolotu. Swój czy obcy? Lejtenant Jar, na wszelki wypadek, kazał członkom załogi zejść z łódki i zanurzyć się po szyję w wodzie. Samolot leciał opodal, lecz nagle wykonał zakręt i lotem koszącym zbliżał się w stronę łódki. Lotnicy skryli się pod wodę. „Junkers" — bo on to był właśnie — nabierając wysokości zaczął oddalać się.

Faszysta więcej nie wracał. Lotnicy weszli do łodzi i opadli ze zmęczenia. Ręce krwawiły, ciało paliło, żyć się po prostu nie chciało.

Szczególnie mocno męczyło ich pragnienie. Przezwyciężając ból, członkowie załogi ponownie zanurzyli przeżarte solą ręce w morskich falach. Długi, słoneczny dzień ustąpił miejsca trzeciej z kolei nocy... Nastał czwarty dzień, który nie przyniósł jednak żadnej nadziei. Nic bowiem w ich sytuacji się nie zmieniło. I znów zapadła noc.

★

Rano wzdłuż brzegu leciał samotny wodnosamolot rozpoznawczy. Pilot lotnictwa morskiego, lecąc na wysokości trzystu metrów, bacznie lustrował wzrokiem rejon wód przybrzeżnych, puste plaże, kręte linie okopów, zamaskowane czołgi, samochody pancerne, stanowiska ogniowe artylerii. Marynarze z kutra torpedowego pokiwali mu rękami, a on w odpowiedzi przechylił maszynę ze skrzydła na skrzydło. A na skrzydłach były czerwone gwiazdy.

Niedaleko od brzegu coś chybotało na wodzie. Pilot chciał już zniżyć się i przelecieć nad dziwnym przedmiotem, podobnym ni to do przewróconej do góry dnem łódki, ni to do porzuconego pontonu, ale w ostatniej chwili zrezygnował — szkoda mu było czasu. Przedmiot ten prawdopodobnie zauważono również z brzegu. Przelatując bowiem nad bazą floty morskiej, pilot zauważył, że jeden z kutrów torpedowych przygotowywał się do wypłynięcia w morze. Marynarze nie lubią, jak u ich brzegów plącze się jakiś niezbadany przedmiot. Ale zanim oni się wybiorą... Podejrzenie i ciekawość wzięły ostatecznie górę. Pilot zawrócił.

Przez lunetę dostrzegł samotną, kołyszącą się na falach łódkę. Na wszelki wypadek zniżył się zupełnie nisko i... zauważył na dnie trzech leżących nieruchomo ludzi. Wszystko wskazywało na to, że nie żyją.

Pilot wykonał energiczny zakręt i zniżał się do wodowania. Po zetknięciu się z wodą przypłynął na małych obrotach do łodzi. Ludzie leżeli twarzami w dół. Z odzieży, którą mieli na sobie, pozostały strzępy. Pilot zapytał łagodnie:

— Żyjecie?

Nikt się nie poruszył. Zwiadowca wskoczył do łódki, uniósł głowę jednego z nieżyjących i przyjrzawszy się uważnie, poznał lejtenanta Jara. Nagle powieki lejtenanta drgnęły. Pilot szybko odwrócił na wznak Kuzniecowa i Lewitsona. Oni też byli nieprzytomni, ale żyli!

Zwiadowca szybko wziął z hydroplanu rum i wlał każdemu z nich do ust po kilka kropel. Wkrótce na bladych twarzach pojawił sie ledwie dostrzegalny rumieniec. Jar próbował nawet wstać, ale nie miał sił i tylko uśmiechnął się.

Z wodnosamolotu dotarł na lotnisko radiogram. Po chwili przypłynął kuter. Marynarze przenieśli uratowanych lotników na pokład. A wodnosamolot, wznosząc się po starcie coraz wyżej, poleciał na wykonanie zadania bojowego.

NOTKI, PLOTKI

Z techniką na bakier

Niemiłe minuty przeżył pewien zapominalski pilot, który w 1938 roku, prowadząc pierwszy amerykański samolot Lotnictwa Marynarki wyposażony w składane podwozie — Grumman F3F1 — nie wysunął podwozia i lądował na brzuchu, kapotując. Gdy na miejsce wypadku nadjechała karetka pogotowia i wóz techniczny, podwozie przewróconego samolotu wysunęło się nagle z kadłuba, podniosło powoli do góry, zamarło w tej pozycji, po czym schowało ponownie w kadłubie samolotu. Widok ten powtórzył się kilkakrotnie. Okazało się, że pilot, wisząc ciągle głową na dół, postanowił wykorzystać moment przymusowego wypoczynku na... wyrobienie w sobie nawyku niezbędnego przy lądowaniu i naciskał na zmianę dźwignie wysuwania i chowania podwozia.

Jasnowidz

Jednym z aparatów służących do wykrywania okrętów podwodnych była tak zwana „sonobuoy" — boja dźwiękowa. Wyrzucana z nisko lecącego samolotu, pływała na powierzchni, podczas gdy połączony z nią mikrofon zanurzał się na kilkadziesiąt metrów w wodę. Wszystkie odbierane przez niego odgłosy były transmitowane za pośrednictwem kabla do boi, wzmacniane i przekazywane przez nadajnik radiooperatorowi krążącego w pobliżu samolotu.

Nie było to urządzenie najdoskonalsze: mikrofon często odbierał odgłos śrub własnych jednostek nawodnych, czasem znowu szum wyjątkowo wzburzonego morza, innym razem szmery wydawane przez przepływające w pobliżu ławice dużych ryb. Jeśli lotnik miał nadmiar wyobraźni, to łatwo mógł dosłuchać się w tych odgłosach dźwięków pochodzących z okrętu podwodnego, zwłaszcza jeżeli spędził poprzednio długie tygodnie na daremnym wsłuchiwaniu się w podwodne szmery.

Pewnego dnia przeprowadzono na Atlantyku doświadczenie: gdy samolot był w odległości kilkudziesięciu mil od okrętów, przekazano mu komunikat: „W ciągu najbliższego kwadransa będziemy zatrzymywać i uruchamiać maszyny. Meldujcie, czy usłyszycie". Lotnik istotnie donosił o zastopowaniu maszyn, a nawet zmianach szybkości i kursu. Tymczasem cała eskadra płynęła stale w tym samym kierunku i z niezmienioną prędkością...

Wątpliwość

Na lotniskowcach istnieją często poważne tarcia między marynarzami a zaokrętowanymi lotnikami. „Kamieniem obrazy" dla załogi okrętu stają się z reguły dodatkowe premie dla personelu latającego, zwalnianie go od pełnienia wacht itd.

Pewnego dnia na amerykańskim lotniskowcu USS „Guadalcanal" zacięta dyskusja między grupką marynarzy a pilotem zakończyła się wypowiedzią pewnego mata: „No dobrze, przekonałeś mnie. Mogę ostatecznie zrozumieć, za co bierzecie 50 procent dodatku. Ale za cóż, u diabła, dostajecie swoje zasadnicze uposażenie!?".

Eksperyment mimo woli

Samoloty startujące z lotniskowców mają często składane końce płata, aby zajmowały mniej miejsca w ciasnych hangarach. Amerykański podręcznik pilotów Marynarki głosi w związku z tym: „Do dobrego zwyczaju należy opuszczanie przed startem złożonych końców skrzydeł". Pewien pilot zapomniał o tym istotnym szczególe i w ten sposób w grudniu 1960 roku odbył się pierwszy na świecie lot samolotu ze złożonymi skrzydłami. Dzięki potężnemu silnikowi odrzutowemu maszyna uniosła się jednak w powietrze, zaś jej roztargniony pilot zorientował się w sytuacji dopiero na wysokości 1 500 metrów, gdy po wyrównaniu lotu poczuł dziwny opór na drążku sterowym.

Na jego pochwałę trzeba przyznać, że nie stracił zimnej krwi i postanowił wykorzystać tę niepowtarzalną sytuację dla wypróbowania właściwości lotnych samolotu. Przez 20 minut krążył nad morzem, wypuszczając jednocześnie paliwo.

Okazało się, iż mimo znacznego zmniejszenia powierzchni nośnej, maszyna zachowała stateczność, jakkolwiek jej prędkość nie wychodziła poza 360 km/h. Co gorsze, prędkości tej nie można było zmniejszyć przy lądowaniu bez obawy przepadnięcia, towarzyszył mu więc niezwykle efektowny „kangur". Zarówno pilot jak i samolot wyszli jednak z tej przygody bez szwanku. (S)

MIŃSK MAZOWIECKI

Działająca na terenie Mińska Mazowieckiego Filia Aeroklubu Warszawskiego podsumowała na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym swój roczny dorobek. Zebranie odbyło się w bardzo miłej atmosferze, w sali szkoły Nr 4 im. Hanki Sawickiej w Mińsku Maz., z której kierownictwem Filia od lat współpracuje.

Na obrady przybyli zaproszeni goście w osobach dyrektora PLL LOT — Jana Zwierzyńskiego, wiceprezesa A. W. — Bolesława Siorocińskiego, dyrektora ZNTK w Mińsku Maz. — Franciszka Drymeli oraz wielu innych. Obecni byli również przedstawiciele władz terenowych i szkół.

Rok sprawozdawczy 1964 był czwartym rokiem działalności Filii. W roku tym odnotowano wiele sukcesów, zarówno w działalności propagandowej jak i w szkoleniu. Działalność Filii prowadzono w czterech sekcjach, a mianowicie: Kół Lotniczych, Modelarskiej, Spadochronowej i Szybowcowej. Według oceny Zarządu Koła Lotnicze spełniły w roku 1964 swoje zadanie. Pracując pod opieką oddelegowanych przez zarząd pilotów, prowadziły szeroką akcję propagandową i przyczyniły się do przystąpienia wielu kandydatów do szkolenia lotniczego.

Pracujące w Mińsku Mazowieckim trzy modelarnie lotnicze wyszkoliły 55 modelarzy, z czego do klasy III — 30, II — 22 i I — 3. Ponadto zorganizowały dwie wystawy modelarstwa lotniczego, trzy pokazy lotów modeli, rakiet i balonów. Łącznie w imprezach zorganizowanych przez modelarnie wzięło udział około 3 000 osób.

Sekcja spadochronowa z przyczyn niezależnych od działaczy Filii, w roku 1964 szkolenia praktycznego nie prowadziła. Posiada ona jednak spory dorobek z lat poprzednich, a w najbliższym czasie rozpoczyna skoki. Najbardziej żywotną sekcją Filii jest sekcja szybowcowa. Jej piloci mieli do dyspozycji trzy szybowce i samolot holujący tylko przez trzy i pół miesiąca, z wyłączeniem lipca i sierpnia. Pomimo niewielkiej ilości sprzętu i czasu mogą poszczycić się znacznymi osiągnięciami. W roku sprawozdawczym zdobyto jedną złotą i sześć srebrnych odznak szybowcowych oraz przeleciano 1 982 km. Wykonano jeden przelot ponad 500 km i dwa ponad 300 km oraz uzyskano szereg uprawnień. Momentem godnym uwagi jest fakt, że Filia pracuje wyłącznie w oparciu o aktyw społeczny, nie zatrudniając żadnych pracowników. Najbardziej zasługującym na wyróżnienie aktywistą jest organizator Filii, wiceprezes zarządu, a zarazem instruktor szybowcowy Eugeniusz Stawski.

Bardzo przyjemną częścią zebrania było wręczenie przez dyrektora Jana Zwierzyńskiego dyplomów za pracę na rzecz lotnictwa sportowego zarządowi Filii i jej aktywistom oraz złotej i srebrnych odznak szybowcowych pilotom sekcji szybowcowej.

Rok 1964 był dla Filii rokiem pracowitym i pełnym sukcesów. Aktywna postawa działaczy i pilotów Filii oraz życzliwy stosunek władz Aeroklubu Warszawskiego i nieoceniona pomoc miejscowych instytucji pozwalają przypuszczać, że rok 1965 będzie również pracowity i jeszcze bardziej obfity w sukcesy.

Edmund Paska

Nasi KORESPONDENCI piszą

SZCZECIN

Aeroklub Szczeciński wspólnie z Wojewódzkim Domem Kultury zorganizował Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego. Zajęcia na kursie odbywały się od 17—22 marca. Na kurs zgłosiło się 28 uczestników (nauczycieli). Ukończyło go 23 nauczycieli.

Uczestnicy kursu instruktorów modelarstwa lotniczego w Szczecinie na lotnisku Dąbie, podczas lotu swoich pierwszych modeli. Foto: Czesław Cimoszko

Kurs przyczyni się do popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży poprzez wprowadzenie pewnych elementów modelarstwa lotniczego do zajęć szkolnych oraz zakładanie kół lotniczych z modelarniami w szkołach na terenie Szczecina i województwa.

Zofia Kuziemska

BIAŁYSTOK

W niedzielę 4 kwietnia br., w lokalu Szkoły Podstawowej Nr 23 im. Ludwika Zamenhofa, Aeroklub Białostocki na sprawozdawczym zebraniu podsumował ubiegłoroczny dorobek.

Wiceprezes instr. pil. Zbigniew Romanowski poinformował na wstępie zebranych, że już z kolei po raz trzeci z rzędu Aeroklub Białostocki został oceniony jako najlepszy w Polsce.

Głównym, choć nie jedynym zadaniem w ub. r., było szkolenie młodych ludzi do pracy w lotnictwie zawodowym. W ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stop. wykonano ponad 4 000 startów na samolotach w czasie ponad 1 200 godzin.

Obok tych zadań wykonano z nadwyżką plany sportowe. Wiera Kamińska zdobyła złotą odznakę z trzema diamentami, piątą w Aeroklubie Białostockim. Przybyły dalsze dwie złote odznaki szybowcowe oraz 10 srebrnych.

Wykonano na szybowcach jeden przelot ponad 500 km, trzy przeloty docelowe ponad 300 km, 5 przelotów otwartych ponad 300 km i 109 przelotów ponad 50 km. Łącznie na szybowcach przeleciano ponad 15 000 km, w tym 9 700 km po trasach zamkniętych.

Sekcja spadochronowa w roku ubiegłym wykonała 310 skoków z samolotu. Jeden skoczek uzyskał I klasę, dwoje II klasę, a siedmioro III klasę wyszkolenia spadochronowego.

Na lotnisku Aeroklubu Białostockiego rozegrano wiele imprez regionalnych, między innymi IV Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej z udziałem zawodników z sąsiednich aeroklubów. Szybowcowym Mistrzem Białostocczyzny został pilot Aeroklubu Białostockiego — Tadeusz Zalisz.

Zakładane plany szkolenia modelarskiego dla najmłodszych członków aeroklubu i kół lotniczych zostały zrealizowane w całości, chociaż warunki pracy tych młodych ludzi nie były łatwe. Brak odpowiedniego pomieszczenia stwarzał wiele problemów i kłopotów.

Na odcinku spraw propagandowych należy podkreślić szereg osiągnięć. Między innymi wspólnie z ZW ZMS zorganizowano i zrealizowano program zajęć dla aktywistów szkolnych kół lotniczych na specjalnym obozie szkoleniowo-wypoczynkowym. Zorganizowano 12 imprez typu „zgaduj zgadula" w wielu miastach powiatowych województwa, przy udziale 1 200 uczniów szkół średnich.

Z okazji XX-lecia Polski Ludowej i Ludowego Lotnictwa zorganizowano w WKZZ w Białymstoku 3 imprezy dla młodzieży o podobnym typie jak w miastach powiatowych.

Przybyło w roku ubiegłym 5 nowych kół lotniczych. Łącznie w AB jest 29 kół, z ogólną ilością członków 750. Zorganizowano kilkadziesiąt spotkań czołowych pilotów Aeroklubu Białostockiego z młodzieżą szkół podstawowych, średnich i wyższych oraz z młodzieżą robotniczą Zakładów w Fastach. Informacji w prasie ukazało się 57, a w radio 53.

Czy Aeroklub Białostocki utrzyma nadal pozycję najlepszego w kraju? — Oto pytanie, jakie zadają wszyscy pracownicy AB. Przed nowym startem w roku bieżącym należy życzyć im wszystkim dalszych nowych sukcesów.

Tadeusz Korzonek

POZNAŃ

W dniu 4 kwietnia br na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy odbyło się oficjalne „Otwarcie Sezonu" przy licznym udziale członków pilotów-modelarzy i grona sympatyków lotnictwa. Byli również przedstawiciele miejscowej prasy.

Do zgromadzonych pilotów, modelarzy i grona sympatyków przemówił prezes AP inż. Ludomir Hołdowski, apelując o staranne przygotowanie się do czekających imprez, aby tegoroczne wyniki były jeszcze lepsze niż w latach ubiegłych o większą dyscyplinę i ekonomiczne latanie. Po przemówieniu inauguracyjnym sekcja modelarska dała ciekawy pokaz modeli latających od latawców do modeli radiem sterowanych, zdobywając sobie powszechne uznanie. W pokazach modelarskich wzięli udział czołowi zawodnicy z Burym, Kowalem i Cichym na czele.

Po pokazach modelarskich odbyły się pierwsze loty, które zapoczątkował prezes AP, inż. L. Hołdowski. Ruch na lotnisku trwał od wczesnych godzin rannych do wieczora, do czego przyczyniła się walnie obecność pilotów, a swoje zrobiła także przyjemna pogoda.

B. Wierzejewski

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 393

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Srebrne Odznaki Szybowcowe

186 (2844) **Hilary Kuźmicki** — 5 h 58 min, 1150 m, 53 km (30.07.1964)
187 (2845) **Krzysztof Pilawski** — 6 h 26 min, 1550 m, 92 km (8.08.1964)
188 (2846) **Andrzej Kusiński** — 5h 08 min, 1450 m, 65 km (9.08.1964)
189 (2847) **Bronisław Błędowski** — 5 h 28 min, 1800 m, 52 km (23.08.1964)
190 (2848) **Antoni Michalak** — 5 h 02 min, 1100 m, 92 km (23.08.1964)
191 (2849) **Tadeusz Podskarbi** — 5 h 20 min, 1600 m, 52 km (1.09.1964)
192 (2850) **Janusz Hajdak** — 7 h 16 min, 1400 m, 112 km (7.09.1964)
193 (2851) **Antoni Zarki** — 5 h 30 min, 1050 m, 52 km (13.09.1964)

Złote Odznaki Szybowcowe

37 (503) **Stanisław Jaworski** — 5500 m, 305 km (15.12.1964)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

11 (231) **Leszek Szutowski** — 5850 m (15.12.1964)
12 (232) **Bolesław Żoń** — 5900 m (15.12.1964)
13 (233) **Stanisław Jaworski** — 5500 m (15.12.1964)
14 (234) **Czesław Mankiewicz** — 5500 m (15.12.1964)
15 (235) **Wiera Kamińska** — 5500 m (31.12.1964)

Diamenty za przelot 500 km

23 (187) **Józef Przewłocki** — 505 km (30.07.1964)
24 (188) **Tadeusz Tański** — 540 km (6.08.1964)

Diamenty za przelot 300 km

79 (669) **Edmund Przybylski** — 309 km (10.06.1964)
80 (670) **Józef Przewłocki** — 320 km (26.07.1964)
81 (671) **Adam Bujnowski** — 315 km (28.07.1964)
82 (672) **Wiesława Bortel** — 305 km (30.07.1964)
83 (673) **Jerzy Karaś** — 318 km (30.07.1964)
84 (674) **Jan Robaczewski** — 309 km (21.08.1964)
85 (675) **Andrzej Kalinowski** — 309 km (21.08.1964)
86 (676) **Bogdan Rudzki** — 309 km (21.08.1964)
87 (677) **Franciszek Rutkowski** — 309 km (21.08.1964)
88 (678) **Józef Bromka** — 305 km (22.08.1964)
89 (679) **Aleksander Wasiak** — 305 km (23.08.1964)
90 (680) **Andrzej Czubryj** — 307 km (23.08.1964)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
ppłk. pil. KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 394

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujący wyczyn jako rekord krajowy:

KLASA G—I (skoki spadochronowe pojedyńcze)
Celność skoku z wysokości 1500 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu — w NOCY
Zbigniew Frankowski (Aeroklub Poznański), Kobylnica, dnia 8 listopada 1964 r. **24,61 m**

Złote Odznaki Szybowcowe

1 (504) **Paweł Spotowski** — 4040 m, 400 km (23.05.1964)
2 (505) **Zbigniew Borowski** — 5550 m, 310 km (26.05.1964)
3 (506) **Paweł Piłat** — 6125 m, 346 km (10.06.1964)
4 (507) **Waldemar Siwy** — 3625 m, 330 km (21.08.1964)
5 (508) **Tadeusz Gowkielewicz** — 5050 m, 319 km (3.12.1964)
6 (509) **Lech Szutowski** — 5850 m, 315 km (15.12.1964)
7 (510) **Andrzej Rataj** — 5050 m, 335 km (31.12.1964)
8 (511) **Jarogniew Sierpiński** — 6080 m, 305 km (14.01.1965)
9 (512) **Zygmunt Tebich** — 3145 m, 312 km (14.01.1965)
10 (513) **Bogdan Nowicki** — 3100 m, 304 km (6.11.1962)
11 (514) **Witold Bródka** — 3225 m, 325 km (23.08.1964)
12 (515) **Hipolit Gołąbek** — 3130 m, 334 km (31.12.1964)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

1 (2852) **January Roman** — 5 h 04 min, 1200 m, 110 km (7.05.1964)
2 (2853) **Andrzej Jaworski** — 5 h 44 min, 1450 m, 92 km (23.07.1964)
3 (2854) **Jan Gościński** — 5 h 28 min, 2050 m, 84 km (26.07.1964)
4 (2855) **Barbara Banasik** — 5 h 18 min, 1500 m, 67 km (26.07.1964)
5 (2856) **Zdzisław Srebrniak** — 5 h 42 min, 1350 m, 174 km (26.07.1964)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

1 (236) **Andrzej Rataj** — 5050 m (31.12.1964)
2 (237) **Romuald Woszczerowicz** — 5550 m (14.01.1965)
3 (238) **Andrzej Gadomski** — 6200 m (14.01.1965)
4 (239) **Andrzej Micza** — 5050 m (14.01.1965)
5 (240) **Alojzy Borkowski** — 5200 m (14.01.1965)
6 (241) **Jarogniew Sierpiński** — 6080 m (14.01.1965)

Diamenty za przelot 300 km

1 (681) **Lech Szutowski** — 315 km (16.05.1964)
2 (682) **Stanisław Siemek** — 308 km (23.05.1964)
3 (683) **Hipolit Gołąbek** — 334 km (30.05.1964)
4 (684) **Jerzy Kędzierski** — 309 km (10.06.1964)
5 (685) **Andrzej Rataj** — 335 km (13.07.1964)
6 (686) **Andrzej Jeśmianowicz** — 325 km (23.08.1964)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
ppłk. pil. KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

POCZTA LOTNICZA

PLANY SAMOLOTÓW

Kłopoty modelarzy lotniczych z nabywaniem materiałów i planów są znane niemal wszystkim. Niejednokrotnie pisaliśmy też o nich tak w dziale modelarskim naszego tygodnika jak i w „Poczcie lotniczej". W sprawach zakupu modelarskich akcesoriów i planów kierowaliśmy zainteresowanych do Centralnej Składnicy Harcerskiej w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej 82/86 lub do jej sklepów w całej Polsce.

Jak wynika z naszego rozeznania i z listów Czytelników interesujących się małym lotnictwem, nie wszystkie prośby mogą być spełnione. Brakuje wielu planów, sklejki itp., nie mówiąc już o legendarnym niemal papierze japońskim czy balsie.

O wiele łatwiejsze życie mają modelarze zrzeszeni w modelarniach. Te zapewniają im na ogół podstawowe materiały. Dlatego wszystkich, którzy mają zamiar zajmować się lub zajmują się już modelarstwem prywatnie, namawialiśmy i namawiamy do wstępowania do modelarni lotniczych. Zdajemy sobie jednak sprawę, że czasami różne przyczyny uniemożliwiają zrzeszenie się.

Niestety, poza wspomnianą instytucją nie możemy na razie polecić żadnej innej placówki. Oczywiście nie przypominamy tu o konieczności śledzenia ogólnodostępnej literatury na tematy modelarskie. Z przykrością jednak trzeba stwierdzić, że szczególnie wśród wydawnictw książkowych panuje w tym względzie, jeśli nawet nie posucha, to przynajmniej znaczny niedostatek.

Dlatego też tym cenniejszy wydaje się zestaw planów Zdzisława Szajewskiego pt. „XX lat Ludowego Lotnictwa Polskiego". Znaleźć tu można krótką historię naszego ludowego lotnictwa oraz opisy, liczne zdjęcia i plany w skali 1:50 następujących samolotów: **Po—2, Jak—9, Jak—9P, Il—2, Il—10, Pe—2, Tu—2, Jak—17, Jak—23, Mig—15, Mig—17, Il—28 i TS—11 „Iskra".**

Jedyną wadą tego zestawu jest to, że wydany staraniem Aeroklubu PRL nie jest dostępny w ogólnej sprzedaży. A szkoda.

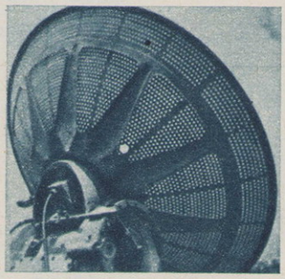
Jak zostaliśmy jednak poinformowani, ten zestaw planów z opisami (cena 29.— zł) modelarze indywidualni nabywać mogą w dziale propagandy wszystkich aeroklubów regionalnych.

WALKA Z GRADOBICIEM

„Czy istnieje możliwość walki z gradobiciem przy użyciu lotnictwa?" — pyta w swym liście Janusz Brodakowski z Bytomia.

Znane są przypadki skutecznej walki z gradobiciem przy użyciu urządzeń będących na usługach lotnictwa. Dla przykładu podajemy, że w radzieckiej Armenii powstała specjalna służba ochrony przed gradobiciem dysponująca stacjami radarowymi i działami przeciwlotniczymi (patrz zdjęcia). Zespoły te rozmieszczone są wokół chronionego terenu, który łącznie wynosił w ciągu ubiegłego roku 60 000 hektarów ziemi.

Zbliżające się chmury obserwowane są przy pomocy radarów ze znacznej odległości od terenu chronionego. W przypadku stwierdzenia (na podstawie stopnia natężenia echa widocznego na ekranie radiolokatora), że nadciągające chmury są chmurami gradowymi, do akcji wchodzą będące w pogotowiu działa przeciwlotnicze. Przy użyciu stumilimetrowych pocisków strzela się do chmur gradowych. Pociski napełnione są odpowiednimi środkami chemicznymi, które rozpraszane w chmurze przyspieszają skraplanie się pary wodnej. Powoduje to niemal natychmiastowe opady. Oczywiście grad spada poza strzeżonym terenem, ratując w ten sposób chronioną roślinność.



Kiedy radiolokator przy pomocy anteny radarowej — na zdjęciu — wykryje chmurę gradową...

..przeciwlotnicze działa — na zdjęciu — rozpoczynają „polowanie". Stumilimetrowe pociski napełnione środkami chemicznymi powodują wtedy opad poza terenem chronionym.

PRACA W LOTNICTWIE

Ryszard Czerniecki — Orneta, Marian Urbański — Laski. W sprawach pracy w lotnictwie należy zwracać się bezpośrednio do ewentualnych przyszłych pracodawców. Ostatnio PLL LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17 — zgłaszały zapotrzebowanie na lotniczy personel techniczny. Mniejsze możliwości zatrudnienia istnieją w aeroklubach, ale i tam należy zwrócić się bezpośrednio.

Na życzenie podajemy też adresy aeroklubów: Aeroklub Gdański — Gdańsk Wrzeszcz, Lotnisko; Aeroklub Szczeciński — Szczecin, Lotnisko Dąbie; Aeroklub Słupski — Słupsk, ul. Grottgera 18.

Mieczysław Kopeć — Piastów. Dokładnych informacji o szkołach średnich związanych z lotnictwem w Warszawie zasięgnąć można w Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego — Warszawa, ul. Krucza 36.

KSIĄŻKI NADESŁANE

Lesław Będkowski, Józef Kruś — **ELEKTRYCZNOŚĆ W SAMOLOCIE.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1965. Wydanie I. Seria „Sowy". Str. 152, cena 8 zł, nakład 2 500 egz.

W. Cheda, M. Malski — **JAK POWSTAJE SAMOLOT.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1965. Wydanie I. Seria „Sowy". Str. 152, cena 10 zł, nakład 4 000 egz.

M. Nikołajew — **RAKIETA KONTRA RAKIETA.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1965. Wydanie I. Seria „Sowy". Str. 200, cena 11 zł, nakład 4 000 egz.

W. Pietrow, A. Socziwko — **KIEROWANIE RAKIETAMI.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1965. Wydanie I. Biblioteka Wiedzy Wojskowej. Str. 252, cena 35 zł, nakład 1 500 egz.

Opracowanie Bohdan Kaznowski — **OPOWIEŚCI LOTNIKÓW.** Wydawnictwo MON Warszawa 1964. Wydanie I. Str. 208, cena 12 zł, nakład 10 290 egz.

Jerzy Bohdan Rychliński — **GALEON KAPITANA MORY.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1965. Wydanie III. Str. 372, cena 25 zł, nakład 10 000 egz.

STATUT APRL

Jan Grundman — Kraków. Aeroklub PRL jest stowarzyszeniem wyższej użyteczności od roku 1963. Ten przywilej został przyznany na podstawie § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 października 1963 roku w sprawie uznania Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej za stowarzyszenie wyższej użyteczności (Dz. U. nr 44, poz. 249). Odpowiednie zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych (z dnia 5 listopada 1963 r.) ukazało się w „Monitorze Polskim" z dnia 14 listopada 1963 r. (nr 84, poz. 406).

Aktualny i dotychczas obowiązujący statut APRL drukowaliśmy też na łamach „Skrzydlatej Polski" w numerze 50 z dnia 15. XII. 1963 r.

SZYBOWIEC „ABC"

Roman Zarębski — Tyszowce. Na życzenie podajemy niektóre dane techniczne szybowca szkolnego IS-3 „ABC": rozpiętość — 9,0 m; długość — 6,27 m; wysokość — 1,95 m; powierzchnia nośna — 13,5 m²; obciążenie powierzchni — 11,5 kg/m²; wydłużenie — 6; ciężar w locie — 155 kg, doskonałość — 11; minimalna prędkość opadania — 1,27 m/sek.; prędkość minimalna — 43,5 km/godz. Konstruktorami „ABC" byli inż. inż. R. Matz i R. Zatwarnicki (rok 1947).

Natomiast sposób wykreślenia profilu lotniczego znaleźć można w każdym podręczniku modelarskim.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Józef Hełpa — Poznań 1, skrytka pocztowa 400 poszukuje i ma do odstąpienia wiele numerów „Skrzydlatej Polski".

Wiesław Piwowarski — PTR Nowy Staw, pow. Malbork, woj. gdańskie, odstąpi wiele numerów „Skrzydlatej Polski" z roku 1964.

Jan Kępski — w. Podgóra, poczt. Góra Kalwaria, pow. Piaseczno, woj. warszawskie poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski z artykułami z cyklu „Samoloty Ludowego Lotnictwa Polskiego".

Tadeusz Pawerek — Żywiec, ul. Nowotki, Bl. 13 m. 5 odstąpi wiele pojedynczych numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1955—1956 i 1960—1963. Poszukuje natomiast numerów z lat: 1957 i 1961—1963.

Wiesław Burczak — Kamieniec Ząbkowicki, ul. Złotostocka 27, pow. Ząbkowice Śl., woj. wrocławskie, odstąpi poszczególne numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1963—1964. Chętnie wymieni je za książki — „1000 słów o lotnictwie", „Samoloty świata", „Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć", „Przegląd samolotów bombowych" i „Nauka pilotażu szybowcowego".

Ryszard Brzeczko — Golce, pow. Wałcz, woj. koszalińskie. W sprawach dotyczących „Wojskowego Przeglądu Lotniczego" prosimy pisać pod adresem redakcji — Warszawa 69, skrytka pocztowa 43. Natomiast w sprawie nabycia wydawnictw NRD, w tym rocznika lotniczego „Flieger Jahrbuch 1964" najlepiej pisać pod adresem — Ośrodek Informacyjny Niemieckiej Republiki Demokratycznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska.

Edward Badowski — Kluczbork. Redakcja nasza nie wysyła brakujących numerów „Skrzydlatej Polski". W tej sprawie prosimy pisać pod adresem: Punkt Wysyłkowy Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO, oddział VII O/M Warszawa, nr 114-6-700041.

Zbigniew Tomkiel — Koldy, pow. Ostróda. Nie ma w języku polskim książki poświęconej wiatrakowcom (autożyro). Natomiast traktuje o tym, choć ogólnie, książka R. Witkowskiego, J. Wojciechowskiego i P. Elszteina pt. „Śmigłowce", dostępna w większości księgarń.

Józef Dłuski — Jasło. Dane o interesujących Was samolotach włoskich z okresu II wojny światowej znajdziecie w książce Janusza Wojciechowskiego „Przegląd samolotów myśliwskich". Nakład książki jest niestety wyczerpany.

Jan Lubocha — Częstochowa. Spis treści rocznika 1964 „Skrzydlatej Polski" znajdziecie w numerze 51—52 z 20—27. XII. 1964 r.

Tadeusz Mruczkowski — Staszów. Interesujące Was wiadomości z zakresu budowy i działania silników turbo-odrzutowych znajdziecie w „Małej encyklopedii lotniczej" Szymona Pileckiego.

KŁOPOTY HOBBYSTÓW LOTNICZYCH

Krzysztof Izdebski — Puchowa Góra. Nie wysyłamy żadnych prospektów linii lotniczych. W sprawie prospektów PLL LOT pisać należy do Działu Reklamy i Wydawnictw PLL LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17.

Bronisław Pawlik — Godziszka. Jeśli rodzice nie pozwalają na praktyczne szkolenie lotnicze, to trzeba po prostu poczekać do ukończenia wieku 18 lat. Nic tu nie poradzimy.

Krzysztof Połoz — Mińsk Mazowiecki. W sprawie szkolenia modelarskiego i zdobywania kolejnych uprawnień oraz kwalifikacji w tym zakresie należy zwrócić się do którejś z miejscowych modelarni. Podajemy adresy — Stanica Harcerska, ul. Ogrodowa; Osiedle Mieszkaniowe, ul. Rodziny Nalazków 12.

Z. A. Markiewicz — Londyn. Przewidujemy druk cyklu, w którym znajdzie się m. in. również dokładny opis Poteza XXV z silnikiem Jupiter.

Aleksander Bator — Wrocław. O zezwoleniu na trening w aeroklubie decyduje wyłącznie komendant szkoły oficerskiej, której jesteście słuchaczem.

Bogusław Mszyca i Edward Wawrzyniak — Władysławów. Nie wysyłamy podręczników do gier i zabaw harcerskich ani modeli lotniczych. Radzimy zwrócić się do Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

ZSRR. Z okazji zespołowego lotu statku „Woschod-2", następnego dnia po wylądowaniu kosmonautów na Ziemię wydano pamiątkowy znaczek o wartości nominalnej 10 kop, który reprodukujemy. Znaczek ten przedstawia scenę „szybowania" w przestrzeni kosmicznej ppłk. Bielajewa. Znaczek wydano jako nieząbkowany w kolorach: niebieskim i pomarańczowym w wymiarze 23 x 74 mm.

*

Haiti. Z okazji otwarcia międzynarodowego portu lotniczego wydano tu serię znaczków o wartości nominalnej: 10c, 25c, 50c i 1g. dla poczty zwykłej i o wartości 50c, 1,50g i 2,50g dla poczty lotniczej. Na wszystkich znaczkach umieszczony jest widok portu i reprodukcja Madonny z Haiti.

*

Togo. W związku z inauguracją linii lotniczej „Air Togo" wydano tu serię, złożoną z 5 znaczków. Na znaczkach za 5f i 10f przedstawiono balon i sterowiec Zeppelin, na znaczkach za 25 i 45 f szybowce Lilienthala i jednopłat Bleriota, a na znaczku za 100f — odrzutowiec i flagę Togo. Wydano także blok z 4 znaczkami o wartościach — 10, 25, 45 i 100 f.

*

Turcja. Z okazji 40-lecia istnienia tureckiego towarzystwa popierania lotnictwa wydano tu serię trzyznaczkową o wartościach nominalnych: 60, 90 i 130 k.

BOGUSŁAW KUROWSKI

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

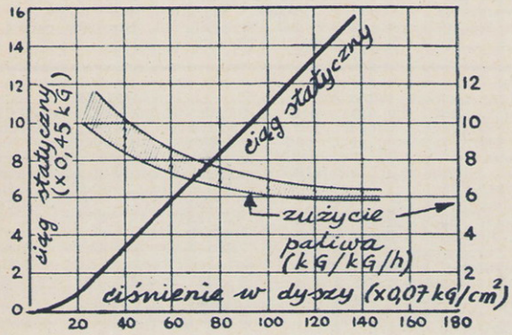
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

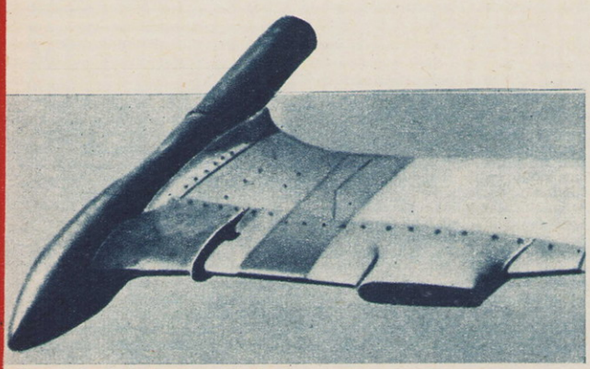
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

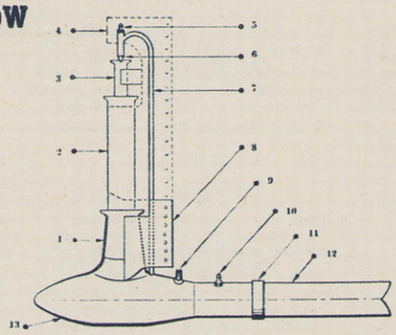
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2824 E-61

MIKROSILNIK ODRZUTOWY DLA ŚMIGŁOWCÓW







Inż. Eugen M. Gluchareff z USA, konstruktor licznych śmigłowców 1 i 2-miejscowych (np. MEG-1X, MEG-2, MEG-3X), opracował po przeszło 5 latach prób miniaturowy silnik odrzutowy G8-2 przeznaczony m. in. do budowy samodzielnej przez amatorów.

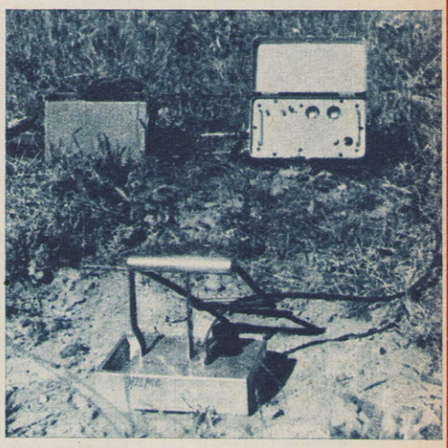
Jako paliwo służy ciekły propan, dzięki czemu udało się uprościć cały układ zasilający oraz obniżyć ciężar. Poza tym propan spala się niewidocznym płomieniem i bez reszty.

Paliwo znajduje się w zbiorniku pod ciśnieniem, a więc pompa paliwowa jest zbyteczna.

Ciężar całkowity silnika — 2,3 kG, ciąg — 7 kG (odpowiednik mocy — ok. 15 KM przy 600 km/h), jednostkowe zużycie paliwa — 6 kG/kG/h. Cena gotowego silnika — 278 dol.

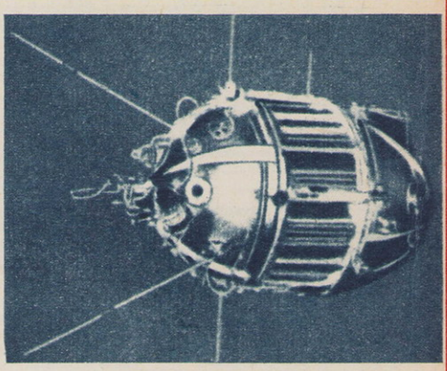
Konstrukcja silnika (rys. powyżej): 1, 2 — człony sprężające powietrze, 3 — człon sprężający i dysza wlotowa, 4 — osłona, 5 — regulacja sprężania, 6 — wtryskiwacz (naddźwiękowy), 7 — izolowany przewód paliwowy, 8 — mocowanie silnika, 9 — końcówka paliwowa, 10 — świeca zapłonowa, 11 — mocowanie dyszy, 12 — dysza wylotowa, 13 — człon sprężający i dyfuzor.

SONDA NEUTRONOWA



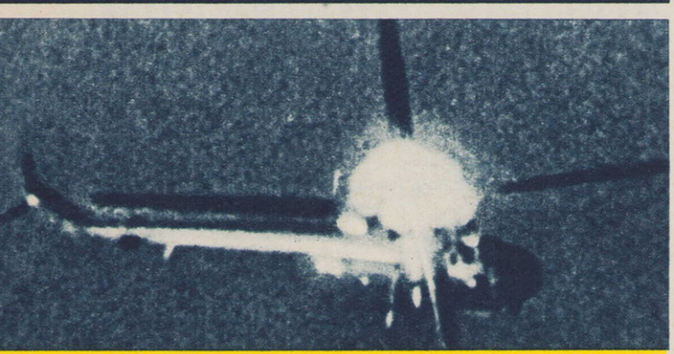
Bardzo cennym urządzeniem umożliwiającym szybki i dokładny pomiar wilgotności gruntu na lotniskach polowych jest nowoczena powierzchniowa sonda neutronowa, opracowana przez polskich naukowców. Na zdjęciu — widok zestawu podczas dokonywania pomiaru.

SZTUCZNY SATELITA „KOSMOS"

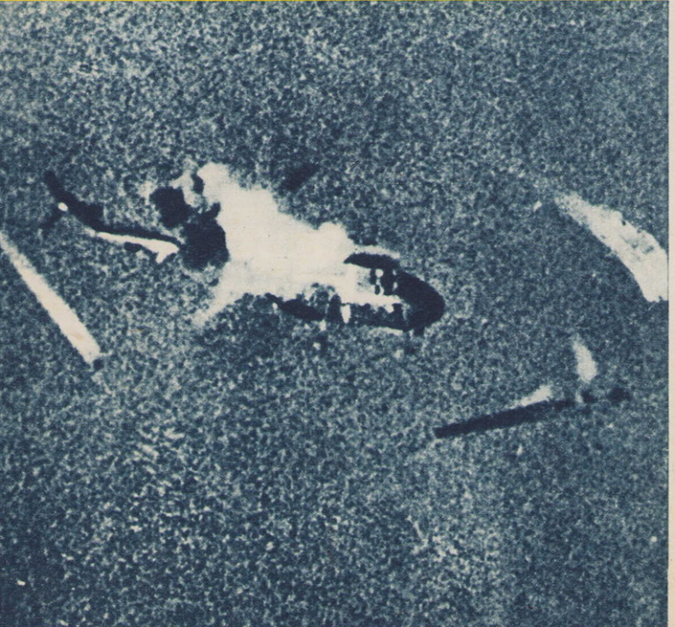


Tak wygląda jeden z radzieckich sztucznych satelitów badawczych z serii „Kosmos", wypuszczanych regularnie od lat w przestrzeń okołoziemską. Do chwili obecnej wypuszczono już ponad 60 satelitów tej serii.

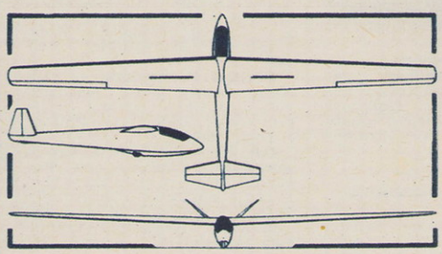
ZAMIERZONA KATASTROFA



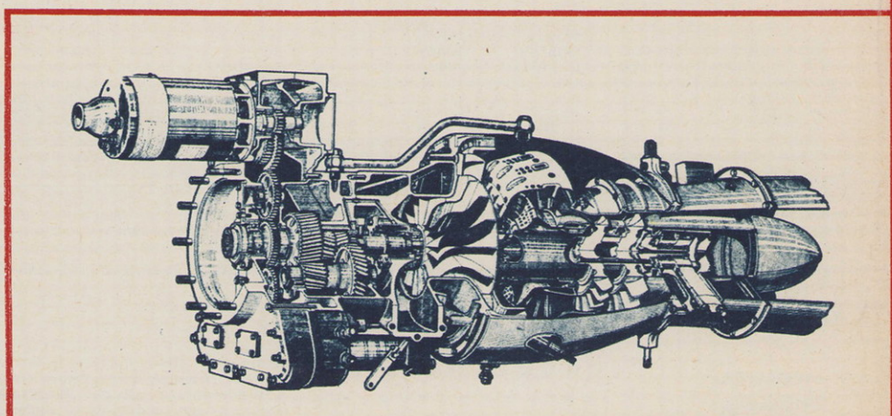
W roku ubiegłym zamieściliśmy w „SP" opowiadanie o dramatycznym locie radzieckiego pilota doświadczalnego J. Garnajewa dla zbadania sposobu ratowania się z uszkodzonego śmigłowca, po odstrzeleniu ładunkiem pirotechnicznym łopat wirnika nośnego. Obecnie podajemy zdjęcia dokumentalne z tego lotu doświadczalnego. U góry — śmigłowiec Mi-4 w momencie odstrzału łopat wirnika. U dołu — w chwilę później.



SZYBOWIEC „URIBEL-C"



Włoski szybowiec 1-miejscowy klasy standard przeznaczony do udziału w mistrzostwach świata w Anglii. Nosi oznaczenie EC-39C i został zbudowany w 5 egzemplarzach. Konstrukcja drewniana z użyciem laminatów. Rozpiętość — 15 m, długość — 6,94 m, profil płata — Eppler 257, wydłużenie — 16,2, pow. nośna — 13,8 m². Ciężar własny — 205 kG, ciężar całkowity — 315 kG, obciążenie pow. (max.) — 22,8 kG/m². Max. doskonałość — 31,5 przy 85 km/h. Jest to 3 wersja rozwojowa szybowca „Uribel" z 1960 r., konstrukcji inż. E. Ciani.



SILNIK TURBINOWY „ARTOUSTE-II"

Nasz rysunek przedstawia przekrój francuskiego silnika turbinowego Turboméca „Artouste-II" stosowanego m. in. w śmigłowcach „Alouette-II". Moc na wale — 360 do 530 KM przy 34 000 obr./min. w zależności od wersji. Okres międzyprzeglądowy 400 do 700 h pracy. Zużycie paliwa — 183 do 198 kG/h. Długość — 1,44 m, szerokość — 0,39, wysokość — 0,545 m. Ciężar suchego silnika — 115 kG. Zakłady Turboméca wyprodukowały dotąd około 2 000 silników „Artouste". Są one też produkowane z licencji w Anglii (Blackburn i Bristol — Siddeley) oraz w Indii (Hindustan Aircraft).